



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 173।
No. 173।

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 16, 2012/श्रावण 25, 1934

NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 16, 2012/SHRAVANA 25, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 7 अगस्त, 2012

सं. टीएएमपी/45/2011-केपीटी, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 एवं 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुये, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण महापत्तन न्यास में अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए मार्गदर्शियों के अनुसरण में, जो इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित किए गए थे, कांडला पत्तन न्यास स्थित बंदर बेसिन पर बार्ज प्रहस्तन सुविधा अपग्रेडेशन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, एतद्वारा निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/45/2011-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(जून, 2012 के 18वें दिन पारित)

यह प्रकरण, बिल्ड, ओन एंड ट्रांसफर आधार पर केपीटी के बंदर बेसिन पर बार्ज प्रहस्तन सुविधा के अपग्रेडेशन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त दिनांक 24 अगस्त, 2011 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केपीटी ने इसके पहले अप्रैल 2011 में इसी विषय पर एक प्रस्ताव दाखिल किया था, जिसका पंजीकरण एक प्रशुल्क प्रकरण के रूप में किया गया था और परामर्श के लिए रखीकर किया गया था। चूंकि, पतन द्वारा स्वीकृत अधिकतम परिमापक बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल्स से संबंधित 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसरण में नहीं थे, पतन से, अनेक बिन्दुओं पर स्पष्टीकरण मांगने के साथ साथ, अनुरोध किया जया था कि केपीटी पर सादृश्य प्रचालनों के वास्तविक परिमापकों के संदर्भ से अथवा पतन द्वारा किए गए तकनीकी अध्ययन के आधार पर मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रस्तावित मानदण्डों से विचलन का औचित्य दे।

2.2. 5 मई 2011 को आयोजित की गई संयुक्त सुनवाई में, पतन को सलाह दी गयी थी कि प्रस्ताव का विस्तृत वर्णन प्रस्तुत करने और कुछ अतिरिक्त जानकारी तथा स्पष्टीकरणों प्रस्तुत करने के लिए उपयोगकर्ताओं और बोली-दाताओं का एक बैठक आयोजित करे।

2.3. केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 जुलाई 2011 के जरिये सूचित किया कि 1 जून 2011 को उपयोगकर्ता और बोली-दाताओं की आयोजित बैठक के परिणाम के आधार पर, परियोजना के परिमापकों में संशोधन करना आवश्यक है और इसलिए उसने अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए अतिरिक्त समय मांगा।

2.4. चूंकि केपीटी द्वारा दाखिल किए जाने पर संशोधित प्रस्ताव को उपयोगकर्ताओं और बोलीदाताओं के ताजा परामर्श और जाँच परख की आवश्यकता होग, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 26 जुलाई 2011 के जरिये केपीटी के प्रस्ताव के आधार पर प्रारंभ किए गए प्रकरण को बंद कर दिया और निर्णय लिया कि संशोधित प्रस्ताव की प्राप्ति पर ताजातरीन प्रक्रिया प्रारम्भ की जाएगी।

3.1. इस पृष्ठभूमि में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 25 अगस्त 2011 के जरिये एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया। केपीटी ने बताया है कि उसने विषयगत प्रस्ताव पर बोलीदाताओं से 1 जुलाई 2011 को एक बैठक आयोजित की थी। उस बैठक के परिणाम के आधार पर और टीएमपी द्वारा की गई टिप्पणियों पर गौर करते हुये उसने उसका प्रस्ताव संशोधित किया है। केपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव की विशिष्टताएं नीचे दी गई हैं:

(i). बंदर बेसिन, बंदर प्रांत में 'C' आकार का बेसिन है जिसका माप 85 मीटर X 152 मीटर है। भूकंप ने दक्षिण पोतघाट को अत्यधिक नुकसान पहुंचाया था और उसके प्रतिस्थापन का काम चल रहा है। उत्तर पोतघाट एवं पश्चिम पोतघाट का निर्माण बीओटी प्रचालक को करना होगा। इन पोतघाटों का इस्तेमाल बाजाँ से कार्गो उतारने के लिए / चढ़ाने के लिए तथा आऊटर टूना ब्लाय (ओटीबी) पर पोर्टों को खाली करने के लिए / भर ने के लिए किया जाएगा। बंदर बेसिन स्थित पोतघाटों का व्योरा निम्नप्रकार है:-

घटक	प्ररिमाप	स्थित
उत्तर पोतघाट	152 मी X 9.5 मी	बीओटी प्रचालक द्वारा अपने व्यय पर निर्माण किया जाएगा।
पश्चिम पोतघाट	68 m X 9.5 m	बीओटी प्रचालक द्वारा अपने व्यय पर निर्माण किया जाएगा।
दक्षिण पोतघाट और उसका विस्तार	152 मी X 8 मी + 50 X 18 मी	केपीटी द्वारा निर्माण की गई और इस प्रकार लागत को बीओटी प्रचालक से अपफ्रंट शुल्क के रूप में बसूल किया जाएगा।

(ii). बंदर बेसिन पर निम्नलिखित पतन सुविधाएं पहले से ही विकसित की गई हैं:

- (क). आरसीसी के खंबों पर आधारित दक्षिण पोत घाट जिसका माप है 152 मी X 8 मी।
- (ख). पूर्वदेश में आरसीसी खंबों पर खड़ा दक्षिण पोत घाट का विस्तार जिसका आकार 50 X 18 मीटर है।
- (ग). तूफानी पानी की निकासों और अंदरूनी सड़कों सहित लगभग 4.5 हेक्टेयर का भंडारण क्षेत्र जहाँ विधिवत डामर बिलाया गया है और जिसे 3.60 मी ऊंचाई की आरसीसी कस्टम बढ़ दीवार से विधिवत घेरा गया है।

(ए). आवश्यक तार-संचान सहित पांच ऊंचे स्थंभों वाले टावरों से युक्त विद्युतिकरण और प्रकाश व्यवस्था।

(उ). प्रवेश द्वार कार्यालय सहित आगमन मार्ग, सुरक्षा जाँच चौकी।

(च). अनिवार्य सेवा सेवन लाइंस तथा जल आपूर्ति लाइंस।

(छ). 80 मीट्रिक टन क्षमतावाली धर्मकांड।

(iii). बीओटी प्रचालक बंदर बेसिन पर निम्नलिखित सुविधाएं विकसित करेगा :

(क). पाइल फाउंडेशन (खंबोवाली नींव) पर 152 मीटर्स X 9.50 मीटर्स के उत्तर पोतघाट का निर्माण।

(ख). पाइल फाउंडेशन (खंबोवाली नींव) पर 68 मीटर्स X 9.50 मीटर्स के पश्चिम पोतघाट का निर्माण।

(ग). अस्थाई सीमाशुल्क फैसिंग दीवार उपलब्ध करवाना।

(घ). अग्निशमन लाइन उपलब्ध करवाना।

(ङ). पोतघाट भाग के पीछे डामर बिलाना।

(च). विद्युतिकरण कार्य।

(छ). प्रवेश द्वार कार्यालय और सुरक्षा जाँच चौकी।

(ज). बैक-अप क्षेत्र विकसित करना।

(झ). नवीन धर्मकांड की व्यवस्था करने के साथ-साथ मौजूदा धर्मकांटे को ठीक-ठाक (रीफरबिशामेंट) रखना।

(ञ). जेटी के साथ-साथ (समुद्री-जल) में पूरीगत निकर्षण और अनुरक्षण निकर्षण।

(iv). उक्त सुविधाओं को विकसित करने के अलावा, बीओटी प्रचालक द्वारा कार्गो प्रहसन गतिविधि हेतु निम्नलिखित उपस्कर भी उपलब्ध करवाने होंगे:

(क). ओटीबी पर कार्गो चढ़ाने/ उतारने प्रचालन संचालित करने के लिए तैरती क्रेन उपलब्ध करवाना। तैरती क्रेन को पैनमैक्स माप के बराबर माप तक पोत.के बाजू में ठहराना होशा, और बार्ज पर कार्गो खाली करना यां चढ़ाना होगा।

(ख). जेटी पर कार्गो प्रहसन उपस्कर जैसाकि एक्सकवेटर्स, पे-लोडर्स, फोर्क-लिफ्ट्स इत्यादि।

(v). बंदर बेसिन जेटी और ओटीबी पर प्रकल्पित प्रचालन गतिविधि की गुंजाइश है:

(क). बंदर बेसिन बार्ज जेटी स्थान पर:

आयात हेतु :
आयात कार्गो के बारे में, बार्जेस से कार्गो उतारना और उसे भंडारण क्षेत्र (बिन्ड) तक स्थानांतरित करना, और रेक्स / ट्रक्स पर चढ़ाना।

निर्यात हेतु :
निर्यात कार्गो के बारे में स्टेक्याई पर रेक्स / ट्रक्स से कार्गो उतारना, लोडिंग प्लाइंट तक स्थानांतरित करना, बार्जेस पर चढ़ाना।
(बार्ज प्रचालन (पोत के मालिक / उपयोगकर्ता को बार्जेस उपलब्ध करवाना / किराये पर देना) बीओटी प्रचालक के कार्यक्षेत्र के दायरे में नहीं आएंगे)

(ख). ओटीबी पर :

ओटीबी पर, प्रमुख-पोत (मदर बेसेल) से बार्ज पर कार्गो उतारने के लिए और उसका विपरीत क्रम (में कार्गो चढ़ाने) के लिए किराये के आधार पर फ्लोटिंग क्रेन उपलब्ध करना।

(vi). प्रस्तावित परियोजना दो चरणों में लागू किया की जाएगी, जैसा नीचे दिया गया है:

(क). चरण I:

चरण I में, रियायत-ग्राही (Concessionaire) 202 मी लंबाई वाली मौजूदा दक्षिण पोतघाट जेटी का अपग्रेडेशन करेगा और रियायत (कंसेसन) प्रदान किए जाने की तिथि से 60 दिनों के भीतर मौजूदा दक्षिण पोतघाट जेटी से संबंधित समस्त परियोजना कार्यों को पूरा करेगा और रियायत प्रदान किए जाने से 61 दिनों के भीतर मौजूदा दक्षिण पोतघाट जेटी पर वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करेगा।

(xv). चरण II:

रियायत-ग्राही चरण II में उत्तर पोटघाट और पैशिम पोटघाट का निर्माण पूरा करेशा तथा प्रस्तावित सुविधा (चरण-I के साथ-साथ चारण - II) का वाणिज्यिक प्रचालन रियायत प्रदान किए जाने की तिथि से 18 महीनों के भीतर प्रारंभ करेगा।

(vii). पतन ने स्पष्ट किया है कि उसका प्रस्ताव बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ हेतु टीएमपी द्वारा प्रदत्त मार्गदर्शियों के आधार पर तैयार किया गया है। जैसाकि इस परियोजना का प्रचालन बार्जेस के माध्यम से संबंधित है, बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ पर प्रकल्पित प्रचालन से (इस) परियोजना के प्रचालन अलग है। इस परियोजना हेतु विचार किए गए उपस्कर मानदंड संबंधी (नारमेटिव) सूची से भिन्न है क्योंकि, यह (परियोजना) आउटर टूना व्याय (ओटीवी) पर एक बार्ज जंडी है जहाँ बड़े आकार के मुख्य-पोत से बार्जेस पर सामान उतारने / चढ़ाने के लिए तैरती केन अत्यावश्यक है।

(viii). इष्टतम क्षमता:

(क). एक्सकेवेटरों की इष्टतम क्षमता:

पिछले प्रस्ताव में केपीटी द्वारा निर्धारित इष्टतम क्षमता 32.2 लख मीट्रिक टन (एमएमटीए) के मुकाबले में, कार्गो शेयर में बदलाव के कारण पतन ने टर्मिनल का क्षमता 3.29 एमएमटीपीए जैसा निर्धारित किया है। संशोधित निर्धारण का ब्यौरा नीचे दिये गए है:

	अप्रैल 2011 का प्रारंभिक प्रस्ताव	अगस्त 2011 का संशोधित प्रस्ताव
एक्सकेवेटरों की संख्या (4.5 घनमी बर्केट क्षमता)	3	3
हलचल प्रति घंटा	90	100
प्रचालन शार घटक (अधिकाम संभावित परिमाण के प्रतिशत के रूप में एक हलचल में उत्पाया जाने वाला कार्गो)	0.7	0.7
एक घंटे में तीन एक्सकेवेटरों द्वारा प्रहसित शुष्क बल्क कार्गो	(4.5 घनमी)*(1 टन /घनमी)*0.7*(100 हलचल /घंटा)*3 = 945 टन/घंटा	(4.5 घनमी)*(1 टन/घनमी)*0.7*(100 हलचल/घंटा)*3 = 945 टन/घंटा
एक दिन में प्रचालन घंटे	16.8 (24*0.7)	16.8 (24*0.7)
3 एक्सकेवेटरों की प्रहसन दर		
- शुष्क बल्क कार्गो हेतु प्रहसन दर / प्रति दिन	(945 टन//घंटा)*(16.8 घंटे) = 15,876 टन//दिन	(945 टन//घंटा)*(16.8 घंटे) = 15,876 टन//दिन
- स्टील और थैला बंद कार्गो हेतु प्रहसन दर / दिन	15,876 का 53.33% 8,467 टन//दिन	15,876 का 53.33% 8,467 टन//दिन
- टिक्कर लॉप्स हेतु प्रहसन दर / दिन	15,876 का 33.33% 5,292 टन//दिन	15,876 का 33.33% 5,292 टन//दिन
प्रहसित कार्गो का प्रतिशत		
- सर्व प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	60%	71.29%
- स्टील और थैला बंद कार्गो	30%	17.0%
- टिक्कर लॉप्स	10%	27.91%
टर्मिनल की इष्टतम क्षमता	365*0.7*(60%*15,876+ 30%*8,467 +10%*5,292) = 32,17,972 टन//	365*0.7*(71.29%*15,876+ 17.0%*8,467 + 27.91%*5,292) = 32,93,759 टन//

(ख). तैरती क्रेन की इष्टतम क्षमता:

पिछले प्रस्ताव में सूचित 3.09 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता के मुकाबले, कार्गो मिश्रण में बदलाव के कारण, पत्तन ने तैरती क्रेन की इष्टतम क्षमता एक बार फिर 3.17 एमएमटीपीए निर्धारित की है। तैरती क्रेन के संशोधित प्रस्ताव के ब्यौरे नीचे दिये गए हैं:

		अप्रैल 2011 का प्रारंभिक प्रस्ताव	अगस्त 2011 का संशोधित प्रस्ताव
(i).	तैरती क्रेनों की संख्या	1	1
(ii).	अधिक से अधिक प्रति घंटे का परिमाण	1300 टन / घंटा	1300 टन / घंटा
(iii).	70% पर प्रचालन भार घटक		
(क).	शुष्क बल्क (टन/घंटा)	910	910
(ख).	ब्रेक बल्क (टन/घंटा)	482.30	485
(ग).	टिबर लॉग्स (टन/घंटा)	303.33	303
(iv).	एक दिन में प्रचालन घंटे	16.8	16.8
(v).	कार्गो अनुपात		
(क).	शुष्क बल्क	60%	71.29%
(ख).	ब्रेक बल्क	30%	1.70%
(ग).	टिबर लॉग्स	10%	27.01%
(vi).	कार्गो प्रहस्तन दरें प्रति दिन (टन/दिन)		
(क).	शुष्क बल्क	15288	15288
(ख).	ब्रेक बल्क	8103	8153
(ग).	टिबर लॉग्स	5096	5096
(vii).	तैरती क्रेन की इष्टतम क्षमता	3094920	3171768
	(मिलियन टन में)	3.09 एमएमटीपीए	3.17 एमएमटीपीए
	गियर रहित पोतों के प्रहस्तन हेतु आवश्यक कुल प्रहस्तन क्षमता	0.97 एमएमटीपीए	उपयोग, क्रमशः 30% और 50% तक प्रकल्पित करते हुये, 3रे साल से 1.00 एमएमटीपीए और 5वे साल से 1.64 एमएमटीपीए।

इस समय केपीटी पर (आनेवाले) 90% से 95% से अधिक पोत अपने ही गियरवाले पोत है और शेष गियर-रहित पोत है। यह विचार करते हुये कि भविष्य में (अर्थात तीसरे वर्ष से) 30% गियर रहित पोत (आएंगे), तैरती क्रेन की प्रहस्तन क्षमता, टर्मिनल की इष्टतम क्षमता का 30% अर्थात 1.00 एमएमटीपीए (3.29 एमएमटीपीए का 30%) और टर्मिनल की इष्टतम क्षमता का 50% अर्थात 1.64 एमएमटीपीए (3.29 एमएमटीपीए का 50%) होगी। इसलिए भविष्य की मांग को पूरा करने के लिए एक तैरती क्रेन ही काफी है।

(ix). पूंजीगत लागत:

पिछले प्रस्ताव में परियोजना हेतु अनुमानित कुल पूंजीगत लागत ₹8574.81 लाख के मुकाबले, इस समय अनुमानित पूंजीगत लागत ₹10959.08 लाख है। संशोधित प्रस्ताव में, (प्रारंभिक प्रस्ताव में विचार की गई 3 संख्या के विरुद्ध) पत्तन ने पोत से तट (शिप टू शोर) हेतु 4 एक्सकेवेटरों पर विचार किया है और बैंक-अप क्षेत्र में कार्गो प्रहस्तन हेतु 3 एक्सकेवेटरों की तैनाती का प्रस्ताव रखा गया है।

(र लाख में)

क्र. सं.	ब्यौरे	पूंजीगत लागत अनुमान
(ए).	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	
(i).	सिविल लागत	
	(क). आरसीसी कार्य नष्ट करने के लिए	0.06
	(ख). अरथाई चार-दीवारी (फैसिंग वॉल)	41.72

(ग). डामर बिजली	19.68	
(घ). बैक-अप क्षेत्र विकसित करना (सिविल कार्य)	2564.96	
(ङ). अनुषंगी बुनियादी संरचनात्मक कार्य	100.00	
(च). डीपीआर तैयार करना	37.50	
(छ). केपीटी को अपफ्रंट भुगतान (स्टेर्किंग क्षेत्र, एसडब्ल्यूडी, साइक, चार-वीवार प्रतिस्थापन और जल आपूर्ति लाइन हेतु)	279.87	
		3043.99
(ii). उपस्कर लागत		
(क). डंप बार्ज, टग और अन्य आवश्यक अवयवों सहित तैरती क्रेन - 1 सं.	2380.00	
(ख). एस्प्रेक्टर्स (4.5 घनमीट) - 4 सं.	2108.00	
(ग). फोर्क लिफ्ट ट्रक (5 एमटी) - 4 सं.	96.00	
(घ). फोर्क लिफ्ट ट्रक (10 एमटी) - 2 सं.	73.00	
(ङ). पे लोडर्स (10एमटी)- 9 सं.	328.50	
(च). बैक-अप क्षेत्र पर कार्गो प्रहसन हेतु एक्सकेवेटर - 3 सं.	100.22	
(छ). अग्निशमन	28.00	
(ज). विद्युतिकरण	100.00	
(झ). धर्मकांडा	70.00	
(ज). केपीटी को अपफ्रंट भुगतान (अग्निशमन, विद्युतिकरण और मौजूदा धर्मकांडा हेतु)	202.88	
		5486.60
(iii). विविध लागत (सिविल और उपस्कर लागत का 5%)	426.53	
प्रहसन गतिविधि हेतु कुल पूँजीगत लागत [(i) + (ii) + (iii)]	8957.12	
(बी). बर्थ निर्माण हेतु पूँजीगत लागत		
(i). पाइल फाउंडेशन	552.70	
(ii). ऊपरी संरचना	228.86	
(iii). बोलाइर्स और फैडर्स	8.51	
(iv). केपीटी को अपफ्रंट भुगतान (विक्षिण पोतघाट और उसके विस्तार हेतु)	531.56	
(v). डीपीआर तैयार करने के लिए	37.50	
(vi). पूँजीगत निकर्षण	547.50	
(vii). विविध लागत - उपरोक्त लागत पर 5%	95.33	
(सी). परियोजना की कुल पूँजीगत लागत (ऐ + बी)	10959.08	

(x). प्रचालन लागत :

(क). एक्सकेवेटर्स हेतु:

प्रचालन लागत ₹2526.50 लाख तक अनुमानित है, जैसाकि नीचे दी गई है :

घटक	परिकलन			₹ लाख में
ईधन खपत और लागत	₹ 46.06 प्रति लिटर की दर पर प्रत्येक उपस्कर के लिए और ईधन खपत के लिए निम्नानुसार अनुमानित 4292 घंटे:			
		उपस्करों की संख्या	ईधन खपत लिटर्स / घंटा	
	एक्सकेवेटर्स	4	32	253.04
	फोर्क लिफ्ट ट्रक (5 एमटी.)	4	7	55.35

	फोर्क लिफ्ट ट्रक (10 मी.ट.)	2	10	39.54
	पे लोडर (10 मी.ट.)	9	12	213.50
	बैक-अप क्षेत्र में प्रदर्शन हेतु एक्सकेवेटर्स	3	12	71.17
	15 सं. के तरकस और ड्रेलस (₹15/टन * कुल कार्गो 3.29 एमएमटीपीए) है			494.06
	उपजोड़			1126.67
विद्युत खपत और लागत	10 हेक्टेयर क्षेत्र * 2,40,000 इकाई /वर्ष * ₹7 प्रति इकाई			168
मरम्मत और अनुरक्षण (सिविल परिसंपत्ति)	3196.19 का 1%			31.96
मरम्मत और अनुरक्षण (यांत्रिक परिसंपत्ति)	3261.93 का 5%			163.10
बीमा	6458.13 का 1%			64.58
मूल्यहास	3196.19 का 3.34% + 3261.93 का 10.34%			444.03
(i). लाइसेस शुल्क (भूमि)	(क). 4.5 हेक्टेयर @ ₹21.60/वर्गमी/माह (ख). 5.5. हेक्टेयर @ ₹12.60/वर्गमी /माह	116.64 लाख 83.16 लाख		
(ii). लाइसेस शुल्क (जल) नवीनतम भूमि लीज लाइसेस गीति के अनुसार	भूमि लीज शुल्क का 50% (4.206 हेक्टेयर * ₹10.80/वर्गमी/महीना)	5.45		205.25
अन्य व्यय	6458.13 का 5%			322.91
	कुल प्रचालन लागत			2526.50

(ख). तैरी क्रेन हेतु:

तैरी क्रेन हेतु प्रचालन लागत अनुमानित ₹1035.42 लाख है, जो निम्नानुसार है:

घटक	परिकलन			₹ लाख में
ईधन खपत	ईधन खपत के लिए ₹46.06 प्रति लिटर की दर पर प्रत्येक उपस्कर के लिए 4292 घंटे निम्नानुसार अनुमानित है:			
		संख्या	लिटर / घंटा	₹ लाख में
	तैरी क्रेन	1	154	304.44
	टर्ज	1	100	197.69
मरम्मत और अनुरक्षण (यांत्रिक परिसंपत्ति)	₹2499 लाख का 5%			124.95
बीमा	₹2499 लाख का 1%			24.99
मूल्यहास	₹2499 लाख का 10.34%			258.40
अन्य व्यय	₹2499 लाख का 5%			124.95
	कुल प्रचालन लागत			1035.42

(ग). बर्थ किराया:

बर्थ किराये हेतु प्रचलन लागत ₹599.65 पर अनुमानित की गई है।

अन्य अपफ्रेट प्रशुल्क मामलों में अपनाई गई पद्धति के अनुसार, मूल्यहास और बीमा लागत, बर्थ लागत के सकल खंड पर (क्रमशः) 3.34% और 1% पर अनुमानित की गई है। परियोजना की भौगोलिक स्थिति के कारण, अनुरक्षण निर्करण की लागत पूँजीगत लागत के 90% पर अनुमानित की गई है।

(xi). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ, परिसंपत्ति के सकल खंड पर 16% पर अनुमानित किया गया है।

(xii). तदनुसार, राजस्व आवश्यकता निम्नानुसार अनुमानित की गई है:

(₹ लाख में)

क्र. सं.	ब्यौरे	कार्गो प्रहसन गतिविधि हेतु		बर्थ किराये हेतु
		एक्सकेवर्टर्स हेतु	फ्लॉटिंग क्रेन हेतु	
(i).	आरओसीई @ 16%	1033.30	399.84	320.31
(ii).	प्रचलन लागत	2526.50	1035.42	599.65
(iii).	कुल राजस्व आवश्यकता	3559.80	1435.26	919.96

(xiii). वार्षिक राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन (प्रहसन गतिविधि):

(₹ लाख में)

क्र. सं.	ब्यौरे	प्रभाजित अनुमानित राजस्व आवश्यकता			
		एक्सकेवर्टर्स हेतु		तैरती क्रेन हेतु	
		%	₹ लाख में	%	₹ लाख में
(i).	प्रहसन प्रभार	90%	3203.82	100%	1435.26
(ii).	भूमि किराया	5%	177.99	-	-
(iii).	विविध प्रभार	5%	177.99	-	-
	कुल राजस्व आवश्यकता	100%	3559.80		1435.26

(xiv). अनुमानित राजस्व आवश्यकता पूरी करने के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रेट प्रशुल्क निम्नप्रकार है:

(क). बर्थ किराया प्रभार:

यह विचार करते हुये कि 1500 जीआरटी प्रत्येक का माप वाले 4 बार्जस बंदर बेसिन के तट पर लाए वाले हैं और विदेशी / तटीय कार्गो की हिस्सेदारी क्रमशः 90% और 10% मानते हुए, केपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया निम्नानुसार है:

	प्रति जीआरटी प्रति घंटा दर ₹ में
विदेश-गमी पोत	₹2.60
तटीय पोत	₹1.56

(ख). कार्गो प्रहसन प्रभार:

विषयगत प्रस्ताव में, गियरवाले पोत और गियर-रहित पोतों का प्रहसन हेतु प्रस्तावित प्रहसन प्रभार (कार्गो के अनुसार) निम्नप्रकार है:

➤ ओटीबी स्थित बंदर बेसिन बार्ज जेटी पर उन पोतों के कार्गो प्रहसन हेतु, जो पोत तैरती क्रेन का इस्तेमाल नहीं करते हैं, अपफ्रेट प्रशुल्क

बंदर बेसिन पर कार्गो प्रहसन हेतु अपफ्रेट प्रशुल्क :

क्र. सं.	माल	दर प्रति मीट्रिक टन, ₹ में	
		विदेश	तटीय
1.	सभी प्रकार के शुक्क बल्क कार्गो	65.16	39.09
2.	स्टील	122.18	73.31
3.	टिंबर	195.47	117.28

प्रस्तावित नोट्स:

(i). आयात कार्गो के बारे में बार्जेस से कार्गो उतारना और उसे भंडारण बिंदु तक स्थानांतरित करना, 5 दिन की विशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, और (रेल्वे) रेक्स / ट्रक्स पर चढ़ाना; और

(ii). निर्यात कार्गो के बारे में, स्टेकयार्ड में कार्गो को रेल्वे रेक्स / ट्रक्स से उतारना, 15 दिन की विशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लोडिंग स्थान तक स्थानांतरित करना, बार्जे पर चढ़ाना।

➤ ओटीबी पर तैरती केन किराए पर लेने के लिए प्रश्नाल्क:

क्रं सं.	माल	दर प्रति मीट्रिक टन र में	
		विदेश	तटीय
1.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	30.31	18.19
2.	स्टील	56.84	34.10
3.	टिंबर	90.93	54.56

➤ ओटीबी स्थित बंदर बेसिन बार्ज जेटी पर उन पोतों के कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रश्नाल्क, जो पोत तैरती केन का उपयोग करते हैं, ऊपर दी गई दोनों दरों का जोड़, होगा।

प्रस्तावित नोट्स:

तैरती केन के किराये हेतु प्रश्नाल्क में ओटीबी पर मुख्यपोत से बार्ज पर सामान उतारना और उसके विपरीत रक्म में कार्य करना शामिल है। उपयोगकर्ता / पोत मालिक द्वारा स्टीवेड्रेइंग प्रभार अलग से वहन किया जाएगा और स्टीवेड्रेइंग प्रभार की राशि सेवादाता को भुगतान करनी होगी।

किसी भी प्रकार की श्रांति से बचने के लिए, यदि कोई गियरवाले पोत, ओटीबी पर, कार्गो उतारने के लिए / चढ़ाने के लिए तैरती केन का इस्तेमाल करेंगी, तो उनको, तैरती केन के जरिये प्रहस्तित कार्गो के लिए तैरती केन के किराये प्रभार का भुगतान करना होगा। इस (बात) को अधिक स्पष्ट करने के लिए, मास्टर का प्रमाणपत्र होना चाहिए जो अधिसूचित करेगा कि इनना परिमाण कार्गो का प्रहस्तन तैरती केन के जरिये होगा।

(ग). भंडारण प्रभार:

भंडारण प्रभार मालूम करने के लिए, पतन ने मानलिया है कि कार्गो क्षमता का 60% विशुल्क अवधि के भीतर ही (भंडारण प्रांत से) चला जाएगा और कार्गो क्षमता का 40% ही भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा, जिसका 50% पहले ही सप्ताह में (भंडारण प्रांत से) चला जाएगा, मानलिया गया है। तदनुसार, प्रस्तावित भंडारण प्रभार निम्नानुसार है:

	दर प्रति टन / दिन
(i). विशुल्क अवधि	5 दिन - आयात 15 दिन - निर्यात
(ii). भंडारण प्रभार	1 दे से 7 दे दिन तक - ₹ 3.86 8 दे से 14 दे दिन तक - ₹ 5.79 15 दे दिन और उसके आगे - ₹ 7.72

(घ). साफ-सफाई, कार्गो तौलने, धूल-शमन, पर्यावण और प्रबंधन, लिफ्ट आव-लिफ्ट-आफ प्रभार, सुरक्षा-उपाय, इत्यादि हेतु ₹ 5.40 प्रति टन पर विविध प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं।

3.2. हमारे द्वारा पहले उठाए गए कुछ बिन्दुओं पर केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 25 अगस्त 2011 में स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं, जो नीचे दिये गए हैं:

(i). ईंधन / विद्युत खपत के अनुमान के लिए आधार प्रस्तुत करने के संबंध में, पत्तन ने बताया है कि ईंधन खपत व्यवहारिक अनुभवों पर और उत्पादकों से की गई चर्चा और वास्तविक खपत पर आधारित है और विद्युत खपत प्रति हेक्टेयर हेतु प्रचलित मानकों के अनुसार है।

(ii). तैरती केन पर प्रस्तावित निवेशण का औचित्य साबित करने के बारे में और यह जानते हुए कि तैरती केन की उपयोगिता 3.09 एमटीपीए की कुल प्रहस्तन क्षमता के 30% रूप में 0.97 एमटीपीए प्रस्तावित किया गया था। यह स्पष्ट करने के लिए कि क्या तैरती केन का उपयोग बीओटी प्रचालक द्वारा अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए किया जाएगा, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि आरम्भ में टर्मिनल की इस्टटम क्षमता का 30% (गियर रहित पोतों के रूप में) तैरती केन की सेवाएं लेगा और यह पांच वर्ष धीरे-धीरे 50% तक बढ़ जाएगा। इसलिए, यह विचार करते हुये कि गियर रहित पोतों के भावी प्रोजेक्शन धीरे-धीरे आगे बढ़ेंगे, निवेशण उचित है। इसके अलावा, पत्तन ने यह भी कहा है कि बंदर बेसिन पर व आनेवाले कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी बीओटी प्रचालक को केन का उपयोग करने हेतु सूट / उदारता प्रदान की गई है, बशर्ते ऐसा कार्गो बंदर बेसिन में कार्गो प्रहस्तन की अपेक्षाओं को पूरा करता हो।

3.3. तदनंतर, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 अक्टूबर 2011 के अंतर्गत संशोधित प्रस्ताव हेतु संशोधित संभाव्यता रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत की।

4. दिनांक 25 अगस्त 2011 का अपना संशोधित प्रस्ताव दाखिल करते हुये, पत्तन ने, उनके पिछले प्रस्ताव पर हमारे द्वारा उठाए गए अनेक बिन्दुओं पर अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकारण प्रस्तुत किया है। पिछले प्रस्ताव पर हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा उसपर केपीटी के जवाब का सारांश नीचे तालिका में दिया गया है:

क्र. सं.	अप्रैल 2011 के पिछले प्रस्ताव पर टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी के जवाब
1	<p>केपीटी ने बताया है कि बंदर बेसिन पर बार्ज प्रहस्तन सुविधा के अपग्रेडेशन हेतु अपफंट प्रशुल्क मालूम करने के लिए बहुउद्दीशीय कार्गो टर्मिनल के लिए प्रदत मार्गदर्शियों का अनुसरण किया गया तथापि, यह देखा गया है कि पत्तन प्रस्तावित सुविधा के लिए दर्शियों में प्रदत मानदंड से अलग उपस्कर तैनाती पर विचार कर रहा है। इसके अलावा, गियर रहित पोत से कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रस्तावित तैरती केन और सहयोगी उपस्कर जैसे डंब बर्जेस, टग, इत्यादि, बहुउद्दीशीय कार्गो बर्थ हेतु प्रदत मानदंडीय उपस्कर सूची के मुताबिक नहीं हैं। इसके अलावा, अपफंट प्रशुल्क मालूम करने के लिए पत्तन द्वारा अपनाए गए विभिन्न परिमापक जैसे प्रहस्तन दर, पूंजी लागत का अनुमान लगाना, बिजली और ईंधन खपत इत्यादि मालूम करने के लिए पत्तन द्वारा स्थीकृत विभिन्न मानदण्ड भी बहुउद्दीशीय कार्गो टर्मिनल हेतु मार्गदर्शियों में प्रदत मानक के अनुपालन में नहीं हैं। मार्गदर्शियों में प्रदत मानकों से प्रस्तावित प्रत्येक भटकाव का केपीटी औचित्य प्रस्तुत करें। अपफंट प्रशुल्क परिणामों में अपनाए गए विभिन्न परिमापकों के आधार का जो मार्गदर्शियों में प्रदत मानदण्डों से भिन्न है औचित्य केपीटी में अथवा अन्य महापत्तन न्यासों में समान प्रचालनों के लिए वास्तविक परिमापकों के संदर्भ से अथवा इस विषय में पत्तन द्वारा किए गए तकनीकी अध्ययन के विश्लेषण के आधार पर प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>जैसी टीएमपी द्वारा सलाह दी गई थी, केपीटी ने परियोजना की रूपरेखा तैयार करने के लिए पत्तन उपयोगकर्ताओं और अन्य संबंधित व्यक्तियों से अनेक बार विचार विमर्श किया। संशोधित प्रस्ताव में, संबंधित बोलीदाताओं और व्यक्ति यों से की गई चर्चाओं और बैठकों पर विचार किया गया है। केपीटी ने उनके सुझाव के अनुसार परियोजना में उपस्कर बढ़ाए हैं जैसाकि, एक्सकेवेटर्स की संख्या 3 से 4 तक बढ़ा दी, पेलोडस को 3 से 9 तक बढ़ा दिया, और बैंकअप क्षेत्र में कार्गो प्रहस्तन हेतु 3 छोटे माप के एक्सकेवेटर्स भी शामिल कर दिये। इसलिए परियोजना की उपस्कर लागत में वृद्धि हो गई है। केपीटी ने कांडला पत्तन के मौजूदा दरमान के अनुसार सिविल लागत में भी संशोधन कर दिया है। अतएव, उपस्कर और सिविल लागत में बदलाव के कारण, ₹85.74 करोड़ की मौजूदा परियोजना लागत, ₹109.59 करोड़ तक संशोधित कर दी गई है।</p> <p>प्रशुल्क प्रस्ताव, बहुउद्दीशीय कार्गो बर्थ हेतु उपलब्ध टीएमपी मार्गदर्शियों के आधार पर तैयार किया गया है। यह परियोजना बार्जेस के माध्यम से प्रचालन से संबंधित है। इसलिए, प्रचालन बहुउद्दीशीय कार्गो बर्थ से भिन्न है। उपस्करों की सूची टीएमपी मार्गदर्शियों की मानदंडीय सूची से अलग है क्योंकि यह एक बार्ज जेटी है जहाँ ओटीबी पर बड़े आकार के मुख्य पोत से (कार्गो) उतारने के लिए तैरती केन अत्यावश्यक है। मार्गदर्शी हमेशा मूल ढाँचा प्रदान करते हैं, किन्तु, परियोजना की आवश्यकताओं के अनुसार, उपस्कर और अन्य जरूरतों में अलग अलग परियोजनाओं के लिए बदलाव करना पड़ता है।</p>

		<p>परियोजना के मुख्य उद्देश्य:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) गहराई परिसीमन को एकलूप बनाना। 2) पोत यातायात की भीड़-भाड़ कम करना। 3) बड़े आकार के पैनामेक्स पोतों की सेवा करना। 4) बार्ज जेटी द्वारा उथले जल को प्रोत्साहन देना। 5) बड़े आकार के पैनामेक्स पोतों की दर को किफायती बनाना। 6) बड़े आकार के पैनामेक्स पोतों के आप्रयुक्त बाजार का दोहन करना। 7) लागत बचत। 8) तैरती क्रेन की सहायता से गियर रहित पोतों को सेवा प्रदान करना। 9) केपीटी परिसंपत्ति का उपयोग करना। 10) निजी क्षेत्र की भागीदारी, परियोजना में पूँजी लाने के लिए और केपीटी के लिए आश्वस्त प्रति लाभ। 11) कार्गो प्रहस्तन की वैकल्पिक विधि उपलब्ध करवाना। <p>तैरती क्रेन मुख्य पोत से बार्ज पर सामान उतारने के लिए / चढ़ाने के लिए मुख्य उपस्कर है, किन्तु बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के मामले में टीएमपी द्वारा प्रदत्त मार्गदर्शियों में तैरती क्रेन की आवश्यकता नहीं है क्योंकि मुख्य पोत का लदान और उत्तराई सीधी बर्थ पर ही की जाती है। अतएव, इस तथ्य के आधार पर कि परियोजना की रियायत अवधि 30 साल है और आने वाले वर्षों में ओटीबी पर गियररहित पोतों (का आना जाना) के बढ़ने की अपेक्षा के कारण, निर्णय लिया गया है कि एक तैरती क्रेन के लिए उपयुक्त प्रावधान होना चाहिए। इसके आगे, यह स्पष्टीकरण दिया जाता है कि टीएमपी की तरफ से बार्ज जेटी हेतु कोई मार्गदर्शी / नियमावली नहीं है, इसलिए, निजी निवेशकों के लिए लाभदायक प्रस्ताव बनाने के लिए और बंदर बेसिन पर बार्जों के जरिये कार्गो प्रहस्तन के केपीटी के उद्देश्य को पूरा करने के लिए बहुत अधिक अनुकूलन की जरूरत होगी ताकि बड़े आकार के पैनामेक्स पोतों को भी आकर्षित किया जा सके जो अन्यथा गहराई की सीमावर्दी के कारण अभी तक कांडला पत्तन पर नहीं आ रहे थे। यह मुख्यतः माल जनित परियोजना है जहाँ बार्जेस के जरिये कार्गो प्रहस्तन बड़े माप के पैनामेक्स पोतों को आकर्षित किया जाएगा जो फिलहाल गहराई-प्रतिबंध के कारण कांडला पत्तन पर नहीं आ रहे हैं। तथापि, आर्थिक नजरिए से उपयोगकर्ताओं के लिए, बड़े माप के पैनामेक्स पोतों में, दरमान की किफायतों के कारण लागत बचत घटक भी उपलब्ध है और इससे उपयोगकर्ताओं की सकाल परिवहन लागत भी घट जाएगी। प्रत्येक पीपी परियोजना की रूपरेखा इस प्रकार चाहिए, जिसके जरिये दोनों पक्षों का उद्देश्य पूरा हो सके और दोनों एक दूसरे की शक्ति को बढ़ावा दे सकें।</p>
(ii).	प्रस्ताव बताता है कि बंदर बेसिन पर प्रस्तावित जेटी का उपयोग, आउटर टूला ब्लाय पर पोतों को खाली करने / भरने के लिए उपयोग किए गए बार्जेस से कार्गो उतारने / चढ़ाने के लिए किया जाएगा। इस संबंध में निम्नलिखित जानकारी प्रस्तुत की जाए:	
	(क). बंदर बेसिन पर प्रस्तावित प्रचालनों का एक फ्लो डायाग्राम प्रस्तुत करें। सात में, पुष्टि करें कि क्या अंशातः विकरिता दक्षिण पोतधाट का प्रचालन और अनुरक्षण भी सफल बीओटी प्रचालक द्वारा किया जाएगा।	केपीटी ने प्रचालनों का फ्लो डायाग्राम प्रस्तुत किया है। हाँ, दक्षिण पोतधाट का प्रचालन और अनुरक्षण बीओटी प्रचालक द्वारा किया जाएगा। परियोजना के प्रथम चरण में, दक्षिण पोतधाट का वाणिज्यिक प्रचालन बीओटी प्रचालक को शुरू करना होगा।

<p>(ख). प्रस्ताव यह साफसाफ नहीं बताता है कि बंदर बेसिन के प्रचालन हेतु दिए गए लाइसेंस में ओटीबी में पोतों से बार्जेस पर कार्गो उतारना (हल्का करना) / चढ़ाना शामिल किया गया है या नहीं। कृपया रप्ट करें।</p>	<p>शीर्षकयुक परियोजना आउटर टूना व्याय (ओटीबी) पर गियरवाले पोतों की और गियर-रहित पोतों की सेवा, बार्जेस के माध्यम से केवल बंदर बेसिन जेटी तक ही करने के लिए अधिकलिपि की गयी है।</p> <p>बीओटी प्रचालक का कार्य क्षेत्र :</p> <p>बंदर बेसिन बार्ज जेटी पर बीओटी प्रचालक का कार्य क्षेत्र:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1). बंदर बेसिन पर कार्गो को बार्जेस से बार्ज जेटी / तटबंध शोर पर उतारना / चढ़ाना। 2). तटबंध से बैक-अप क्षेत्र तक कार्गो स्थानांतरित करना और कार्गो को प्रेषिति के वाहन पर चढ़ाना और इनके विपरीत क्रम के काम करना। <p>ओटीबी पर बीओटी प्रचालक का कार्यक्षेत्र:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1). ओटीबी पर मुख्य पोत से बार्ज पर कार्गो उतारने के लिए / चढ़ाने के लिए किराये के आधार पर तैरती क्रेन लेना। <p>गियरवाले पोत के कार्गो प्रहस्तन हेतु और गियर-रहित पोतों के कार्गो प्रहस्तन हेतु, दो अलग अलग प्रशुल्क / प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1). बंदर बेसिन बार्ज जेटी पर कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क (उन पोतों के लिए जो आउटर टूना बोया (ओटीबी) पर तैरती क्रेन का उपयोग नहीं करते हैं) (ए) 2). ओटीबी पर तैरती क्रेन* किराये पर लेने के लिए प्रशुल्क (बी) 3). बंदर बेसिन बार्ज जेटी पर कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क (उन पोतों के लिए जो आउटर टूना व्याय (ओटीबी) पर मुख्य-पोत से बार्ज पर कार्गो उतारने के लिए / चढ़ाने के लिए तैरती क्रेन का उपयोग करते हैं) (ए) + (बी) <p>* तैरती क्रेन किराये पर लेने के लिए (विधारित) प्रशुल्क में निम्नप्रकार के निश्चित कार्यक्षेत्र भी शामिल हैं: ओटीबी पर मुख्य पोत से बार्ज पर कार्गो उतारना या व्युत्क्रम। स्टीवेंडोरिंग प्रभार उपयोगकर्ता / पोत मालिक को अलग से वहन करना होगा और स्टीवेंडोरिंग प्रभार की साथ सेवादाता को भुगतान करनी होगी। नोट: यदि कोई गियरवाला पोत, ओटीबी पर, कार्गो उतारने के लिए / चढ़ाने के लिए तैरती क्रेन का इस्तेमाल करेगी, तो किसी प्रकार की छांति से बचने के लिए उनको, तैरती क्रेन के जरिये प्रहसित कार्गो के लिए तैरती क्रेन के किराया प्रभार का भुगतान करना होगा। इस (बात) को और स्पष्ट करने के लिए, मास्टर का प्रमाणपत्र होना चाहिए जो स्पष्ट: अधिसूचित करे कि कार्गो की इतनी ही मात्रा तैरती क्रेन द्वारा ओटीबी पर प्रहसित की जाएगी।</p>
---	--

	<p>(ग). ओटीबी में मुख्य पोतों पर प्रभाव्य पोत संबंधी / कार्गो संबंधी प्रभारों से जुड़ी हुई प्रशुल्क व्यवस्था और उसी स्थान पर ट्रांसलोडिंग प्रचालन पर भी स्पष्ट करें।</p>	<p>आउटर टूना ब्वाय पर मुख्य पोत से बार्ज पर कार्गो उतारना / चढ़ाना बीओटी प्रचालक का दायित्व होगा और इस प्रचालन हेतु प्रशुल्क निर्धारण टीएमपी को करना होगा। मूरिंग और एंकारेज प्रभार सहित सर्व पोत संबंधी प्रभार को, टीएमपी द्वारा बंदर बेसिन हेतु निर्धारित प्रशुल्क प्रभारों में, शामिल नहीं किया जाएगा और वह प्रभार केपीटी के वर्तमान और समय-समय पर संशोधित दरमान के अनुसार होगा। और केपीटी द्वारा पोत मालिकों / उपयोगकर्ताओं से सीधा वसूल जाएगा।</p>												
	<p>(घ). चूंकि, दो स्थानों पर कार्गो स्थानांतरण प्रस्तावित है अर्थात एक, ओटीबी पर (पोत से बार्ज या उसके विपरीत क्रम में) और दूसरा, बंदर बेसिन पर (बार्ज से जेटी तक या उसका विपरीत क्रम में), पतन यह बताए कि इन दोनों स्थानों से संबंधित पूँजीगत व्यय, क्षमता और प्रचालन लागत का संदर्भ लेते हुये दोनों स्थानों के लिए दरों के अलग अलग सेट प्रस्तावित क्यों नहीं किए जासकते हैं।</p>	<p>बंदर बेसिन बार्ज जेटी पर गियरवाले पोतों द्वारा कार्गो प्रहसन हेतु और ओटीबी पर तैरती क्रेन किराए पर लेने के लिए संबद्ध पूँजीगत व्यय, क्षमता और प्रचालन लागत का विचार करते हुये, पहले से ही, अलग अलग प्रशुल्क का परिकलन किया गया है। उसके लिए फ्लो डायाग्राम देखा जा सकता है।</p> <p>विभिन्न प्रस्तावित प्रशुल्क दरों का व्यौरा:</p> <p>बंदर बेसिन बार्ज जेटी पर गियरवाले पोतों के लिए कार्गो प्रहसन हेतु प्रशुल्क = (ए)</p> <p>ओटीबी पर फ्लोटिंग क्रेन किराये पर लेने के लिए प्रशुल्क = (बी)</p> <p>ओटीबी और बंदर बेसिन पर गियर रहित पोतों के लिए कार्गो प्रहसन हेतु प्रशुल्क = (ए)+(बी)</p>												
<p>(ii).</p> <p>इष्टतम क्षमता (एक्सकेवेटरों की तीन संख्या के संदर्भ से):</p>	<p>(क). केपीटी द्वारा इष्टतम क्षमता की गणना / परिकलन केवल तीन एक्सकेवेटरों के संदर्भ से है जिन्हें जेतती पर बार्ज से / तक कार्गो स्थानांतरण हेतु बंदर बेसिन जेतती पर तैनात किया जाना है।</p>	<p>परियोजना की अनुमानित इष्टतम क्षमता अर्थात 3.29 एमएमटीपीए के प्रहसन हेतु तीन एक्सकेवेटरों की आवश्यकता है। तथापि, कार्गो की हिस्सेदारी संशोधित की गई है:</p> <table border="1" data-bbox="842 1113 1356 1286"> <thead> <tr> <th>कार्गो</th> <th>पहले की हिस्सेदारी %</th> <th>संशोधित शेर %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>शुष्क ब्ल्क</td> <td>60%</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>स्टील & थैला बंद कार्गो</td> <td>30%</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>टिक्कर</td> <td>10%</td> <td>27%</td> </tr> </tbody> </table> <p>संशोधित हिस्सेदारी प्रतिशत, पिछले तीन वर्षों अर्थात 2008-09 से 2010-11 तक, कांडला पतन पर बार्जेस के जरिये प्रहसित कार्गो पर आधारित है। पिछली हिस्सेदारी % कांडला पतन के बहुदेशीय कार्गो बर्थों पर प्रहसित कार्गो पर आधारित है। इसलिए, संशोधित कार्गो हिस्सेदारी पर आधारित बार्ज जेटी की संशोधित क्षमता 3.29 एमएमटीपीए है।</p>	कार्गो	पहले की हिस्सेदारी %	संशोधित शेर %	शुष्क ब्ल्क	60%	71%	स्टील & थैला बंद कार्गो	30%	2%	टिक्कर	10%	27%
कार्गो	पहले की हिस्सेदारी %	संशोधित शेर %												
शुष्क ब्ल्क	60%	71%												
स्टील & थैला बंद कार्गो	30%	2%												
टिक्कर	10%	27%												
	<p>(ख). एक्सकेवेटरों की संख्या 3 तक सीमित करने के लिए कारण, तकनीकी विश्लेषण के साथ बताएं।</p>	<p>परियोजना की क्षमता का परिकलन तीन एक्सकेवेटरों की प्रहसन दर अर्थात 3.29 एमएमटीपीए (संशोधित क्षमता) और बंदर बेसिन पर कार्गो की विकासी (ऐवेक्युएशन) के आधार पर की गई है। तथापि, ऊपर दी गई क्षमता को उचित साबित करने के लिए केपीटी ने बार्जेस की हलचल के आधार पर भी इष्टतम क्षमता 3.07 एमएमटीपीए परिकलित की। इसलिए, केपीटी बार्जेस की संख्या को सीमित नहीं कर रहा है बल्कि तीन एक्सकेवेटरों के लिए प्रस्ताव कर रहा है जो प्रक्षेपित बंदर बेसिन बार्ज जेटी की प्रक्षेपित क्षमता के प्रहसन के लिए पर्याप्त है।</p> <table border="1" data-bbox="842 1827 1356 1935"> <tr> <td>ओटीबी से बंदर बेसिन बार्ज जेटी तक बार्जेस की हलचल के आधार पर क्षमता का अनुमानन</td> <td>डाटा</td> <td>इकाई</td> </tr> </table>	ओटीबी से बंदर बेसिन बार्ज जेटी तक बार्जेस की हलचल के आधार पर क्षमता का अनुमानन	डाटा	इकाई									
ओटीबी से बंदर बेसिन बार्ज जेटी तक बार्जेस की हलचल के आधार पर क्षमता का अनुमानन	डाटा	इकाई												

सुविधा की क्षमता			
बंदर बेसिन पर बार्ज का संभव माप	2200	डीडब्ल्यूटी	
2200 डीडब्ल्यूटी बार्ज का पार्सल माप	1500	जीआरटी	
बंदर बेसिन पर बार्ज का संभव माप	700	डीडब्ल्यूटी	
700 डीडब्ल्यूटी बार्ज का पार्सल माप	500	जीआरटी	
एक समय में उड़राए जासकने वाले बार्जेस की अधिकतम संख्या	4 से 6	बार्जेस	
24 घंटों में बार्जेस के ट्रिप्स की औसत संख्या	2	ट्रिप्स	
प्रत्येक कार्गो के औसत धनवच पर विचार करते हुये एक दिन में प्रहसित किया जाने वाला अधिकतम कार्गो	1200	एमटी / दिन	
एक वर्ष में दिनों की संख्या	365		
एक वर्ष में अधिकतम क्षमता	4.38	एमएमटीपीए	
प्रमाणित घटक बंदर बेसिन टर्मिनल की इस्टम क्षमता	70% 3.07	प्रतिशत एमएमटीपीए	

तथापि, कार्यरत एक्सकेवेटर की मरम्मत और अनुरक्षण के बारे में तथ्य पर विचार करने हेतु बोलीयाताओं और संबंधित अधिकारियों की प्राधिकरण के संशोधित प्रस्ताव में एक और एक्सकेवेटर (कुल 4 एक्सकेवेटरों) की प्रावधान है। इसलिए, प्रस्तावित परियोजना हेतु चार एक्सकेवेटरों के लिए प्रस्ताव किया गया है।

(ग). प्रस्तावित बंदर बेसिन पर किसी एक विशिष्ट समय पर प्रहसित सतीत किए जा सकने वाले बार्जेस की संख्या सूचित करें। स्पष्ट करें, की क्या बेसिन पर प्रस्तावित सभी तीनों एक्सकेवेटर्स एक समय पर केवल एक बार्ज का प्रहस्तन करेंगे। बंदर बेसिन पर ज्वार-भाटा के दौरान उपलब्ध गहराई 4 मीटर है। इसलिए, जहाजी नियमावली (marines code) पर विचार करते हुए, केवल दो माप के बार्जेस के पास 4 मीटर से कम गहराई है। जहाजी नियमावली के अनुसार, प्रस्तावित बार्जेस का माप 2200 डीडब्ल्यूटी और 700 डीडब्ल्यूटी है। अतः विभिन्न क्रमपरिवर्तन और संयोजन (क्रमपरिवर्तन और संयोजन पर्यूषण एवं कांबीनेशन) और उपलब्धता के आधार पर बार्जेस की संख्या 4 से 6 तक परिवर्तित हो सकती है। औटीवी से बंदर बेसिन तक बार्जेस की हलचल के आधार पर, बंदर बेसिन की परिकलित क्षमता 3.07 एमएमटीपीए (संशोधित क्षमता) के आसपास है, इसलिए, तीन एक्सकेवेटर्स बंदर बेसिन पर अनुमानित यातायात का प्रहस्तन कर सकते हैं। तथापि, यह एक पीपीपी परियोजना है जहाँ हमें परियोजना की लागत पर काबू रखना है ताकि परियोजना की लाभप्रदता सुनिश्चित रहे। पीपीपी मार्गदर्शी परियोजना के प्रचालन हेतु आवश्यक व्यूनतम मानदण्ड का सेट परिभाषित करते हैं और इस (व्यवस्था) में भविष्य की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए कोई भी उपस्कर शामिल करने की नियता / गुंजाइश बीओटी प्रचालक को उपलब्ध है, किन्तु वह परियोजना लागत के पूँजीगत व्यय का भाग नहीं बनेगी क्योंकि नमूना रियायती करार (मॉडल कंरेशन एंग्रीमेंट) के अनुसार समाप्त भुगतान धारा मौजूद है जो

		<p>प्रत्यक्षतः परियोजना लागत से सीधा संबंध रखती है। इसलिए, परियोजना लागत पर काबू होना ही चाहिए, अन्यथा, रियायत प्रदान करने वाल प्राधिकरी/सरकार पर यह एक असीमित दायित्व यां बोज बन सकती है।</p>														
	(ए). एक एक्सकेवेटर की उत्पादकता एक घंटे में 100 हलचल तक अपनाने का आधार बताए। केपीटी में या भारत के अन्य किसी भागपत्रन में तैनात समान उपस्कर या निर्माता के विनिर्देशों (स्पेसिफिकेशन्स) पर आधारित तकनीकी विश्लेषण का संदर्भ लेते हुये, उत्पादकता परिमापक का औचित्य रखत करें।	<p>एक्सकेवेटर की उत्पादकता उसकी आकलित /वर्गीकृत क्षमता और वास्तविक प्रदर्शन पर आधारित है। कंपनी की निविदा के अनुसार एक एक्सकेवेटर की आकलित क्षमता 400 से 600 टन /घंटा के आसपास है। अतएव, परिभाषित माप के बार्जेस हेतु 450 टन प्रति घंटा पर विचार करते हुये, इष्टतम परिस्थितियों में, एक साल में तकरीबन 3.29 एमएमटीपीए (संशोधित क्षमता) का प्रहस्तन तीन एक्सकेवेटर्स द्वारा किया जा सकता है।</p>														
	(इ). विगत में (भूकंप से पहले), जब बंदर बेसिन पर बार्ज प्रचालित किए जाते थे, तब यदि पत्तन द्वारा कोई एक्सकेवेटर्स तैनात किए गए हों तो, उनके वास्तविक प्रदर्शन प्रस्तुत किए जाएं।	<p>प्रस्तावित एक्सकेवेटर की बराबरी करने वाला एक भी एक्सकेवेटर (केपीटी के पास) मौजूद नहीं है, इसलिए, इस बारे में ब्यौरे देना केपीटी के लिए संभव नहीं है।</p>														
	(च). तीनों एक्सकेवेटरों की प्रहस्तन दर मालूम करने के लिए केपीटी ने 70% के कारक का प्रयोग किया है। तदनंतर, घंटों की संख्या मालूम करने के लिए, पत्तन द्वारा 70% कारक का प्रयोग किया गया है और 16.8 घंटे प्राप्त किया है (अर्थात् 24 घंटे * 70% = 16.8 घंटे) और तदनुसार शुष्क बल्क कार्गो हेतु दैनिक उत्पादन 15876 टन्स / प्रति दिन तक प्राप्त किया गया है (अर्थात् 945 टन्स / घंटा * 16.8 घंटे)।	<p>यह विषय टीएमपी के मार्गदर्शियों के मुताबिक है (एक वर्ष में 4000 घंटे)।</p> <p>केपीटी यह रखत करना चाहता है कि उसके बाद भी एक वर्ष में कामकाज के कुल घंटे 4292 घंटे प्राप्त होते हैं टीएमपी के परिभाषित मार्गदर्शियों के अनुसार जिसे 4000 कामकाज के घंटों पर विचार करते हुए उचित रहराया जा सकता है।</p>														
	इस के अलावा, टर्मिनल की इष्टतम क्षमता निर्धारित करने के लिए पत्तन ने इसके आगे भी उच्चतम क्षमता का 70% लागू किया है। क्षमता का निर्धारण करने के लिए संबंधित परिमापक, यथा घंटों की संख्या और प्रहस्तन दर, मे से प्रत्येक के लिए मानदंड अलग अलग छूट नहीं प्रदान करते हैं। केपीटी को क्षमता परिकलन की समीक्षा करनी चाहिए।															
	(छ). पत्तन ने शुष्क बल्क कार्गो हेतु व्युत्पन्न प्रहस्तन दर पर 53.55% और 33.33% का कारक प्रयोग करते हुये स्टील / थैला बंद कार्गो और टिबर लॉग्स के लिए एक्सकेवेटरों की प्रहस्तन दर प्राप्त की है। इन दो कार्गो मर्दों के लिए प्रहस्तन दर प्राप्त करने हेतु इन दोनों प्रतिशतों का आधार बताए। केपीटी इस बात को ध्यान में रखे कि इन दोनों प्रकार के कार्गो का प्रहस्तन एक्सकेवेटरों की बेकेट क्षमता पर निर्भर नहीं रह सकता है।	<p>ये प्रहस्तन दरें, कांडला स्थित बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव पर आधारित हैं।</p> <p>टीएमपी मार्गदर्शियों के अनुसार बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन दर:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>शुष्क बल्क कार्गो</td> <td>10,000 टन /दिन (पार्सल माप > 30,000 टन)</td> </tr> <tr> <td>प्रहस्तन दर</td> <td>7,500 टन /दिन (पार्सल माप < 30,000 टन)</td> </tr> <tr> <td>स्टील और थैला बंद कार्गो</td> <td>4000 टन /दिन</td> </tr> <tr> <td>टिबर लॉग्स और ब्रेक बल्क कार्गो</td> <td>2500 टन /दिन</td> </tr> <tr> <td>प्रहस्तन दरों की</td> <td>10000: 4000: 2500</td> </tr> <tr> <td>अनुपात=शुष्क बल्क : स्टील & थैला बंद कार्गो :</td> <td>=1: 0.4: 0.25</td> </tr> <tr> <td>टिबर लॉग्स</td> <td>7500:4000:2500 =1: 0.53: 0.33</td> </tr> </tbody> </table>	शुष्क बल्क कार्गो	10,000 टन /दिन (पार्सल माप > 30,000 टन)	प्रहस्तन दर	7,500 टन /दिन (पार्सल माप < 30,000 टन)	स्टील और थैला बंद कार्गो	4000 टन /दिन	टिबर लॉग्स और ब्रेक बल्क कार्गो	2500 टन /दिन	प्रहस्तन दरों की	10000: 4000: 2500	अनुपात=शुष्क बल्क : स्टील & थैला बंद कार्गो :	=1: 0.4: 0.25	टिबर लॉग्स	7500:4000:2500 =1: 0.53: 0.33
शुष्क बल्क कार्गो	10,000 टन /दिन (पार्सल माप > 30,000 टन)															
प्रहस्तन दर	7,500 टन /दिन (पार्सल माप < 30,000 टन)															
स्टील और थैला बंद कार्गो	4000 टन /दिन															
टिबर लॉग्स और ब्रेक बल्क कार्गो	2500 टन /दिन															
प्रहस्तन दरों की	10000: 4000: 2500															
अनुपात=शुष्क बल्क : स्टील & थैला बंद कार्गो :	=1: 0.4: 0.25															
टिबर लॉग्स	7500:4000:2500 =1: 0.53: 0.33															
	(ज). शुष्क बल्क कार्गो का भाग 60% तक, स्टील और थैला बंद कार्गो का भाग 30% तक और टिबर लॉग्स का भाग 10% तक मानने का आधार बताया जाए।	<p>केपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और टिबर लॉग्स के भाग, पिछले वर्षों के दौरान कांडला पत्तन स्थित बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ पर प्रहसित विभिन्न वस्तुओं के भाग के आधार पर मानलिए हैं। तथापि, कांडला पत्तन पर केवल बार्जेस द्वारा प्रहसित कार्गो के भाग</p>														

		के आधार पर, केपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो का भाग 71% तक, स्टील और थैला बंद कार्गो का भाग 2% तक और टिंबर लॉग्स का भाग 27% तक संशोधित किया है।
	(ज्ञ). शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और थैला बंद कार्गो और टिंबर लॉग्स के संबंध में केपीटी द्वारा पिछले तीन वर्ष 2008-09 से 2010-11 के दौरान प्रहसित यातायात और आगामी तीन वर्षों के (यातायात) प्रक्षेपण प्रस्तुत किये जाएं।	केपीटी ने केवल 2009-10 और 2010-11 वर्षों के लिए वस्तुवार यातायात विवरण प्रस्तुत किया है।
	(अ). अपकृष्ट प्रशुल्क परिकलन में अवधारित एक्सकेवेटर्स की प्रहसन दर, बार्जेस के पार्सल माप का संदर्भ लेते हुये, एक दिन में प्रहसित किए जासकने वाले बार्जेस की कुल संख्या प्रस्तुत करें। जैसाकि इस बिन्दु पर तकनीकी संभाव्यता रिपोर्ट भी मौन है इसलिए, इस संबंध में अपनाए गए प्रत्येक परिमापक के लिए पत्तन द्वारा किए गए विश्लेषण के साथ साथ, यदि कोई विस्तृत परिकलन हो तो, प्रस्तुत करें।	केपीटी ने, एक्सकेवेटर्स की प्रहसन दर के साथ-साथ परियोजना सुविधा से ओटीबी तक बार्जेस की हलचल के आधार पर अनुमानित क्षमता को व्यायोचित घराया है। ओटीबी से बंदर बेसिन, कांडला के बीच एक दिन में बार्जेस द्वारा लगाए जासकने वाले फेरों की संख्या, एक फेरा पूरा करने के लिए आवश्यक औसत समय 12 घंटों से 13 घंटों पर आधारित है। उच्च ज्वारभाटा के दौरान (जलमार्ग की) उपलब्ध गहराई 4 मीटर पर विचार करते हुए, दो माप (2200 डीडब्ल्यूटी और 700 डीडब्ल्यूटी) के बार्जेस को परियोजना सुविधा में स्थान दिया जासकता है। इसलिए, अलग अलग सम्भावित पर्म्यूट्शन एंड कॉबिनेशन के आधार पर एक साथ, 4 से 6 बार्जेस स्थान ग्रहण कर सकते हैं। कृप्या पैरा 3 (ii) (ख) भी देखें।
	(iii). (क). प्रस्ताव का पैरा 1 बताता है कि 4.5 हेक्टेयर्स का विधिवत पक्षा किया भंडारण क्षेत्र जो पहले से ही पत्तन के पास उपलब्ध है, हस्तातिरित किया जाएगा। तथापि, पत्तन ने भूमि लाइसेंस शुल्क अनुमान के लिए 10 हेक्टेयर की भूमि क्षेत्र पर विचार किया है। आवंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित कुल क्षेत्र, जो पहले से ही पत्तन द्वारा विकसित किया गया हो / रियायत-ग्रहीता द्वारा विकसित किया जाने वाला है, प्रत्युत्तम किया जाये।	कुल क्षेत्र 10 हेक्टेयर है (केपीटी द्वारा पहले से ही विकसित 4.5 हेक्टेयर्स + 5.5 हेक्टेयर्स)। केपीटी प्रस्ताव में पहले ही बता चुका है कि उसी क्षेत्र को विकसित करने के लिए बीओटी प्रचालक को लाइसेंस पर दिया जाएगा।
	(ख). प्रस्तावित टर्मिनल के लिए, कार्गो के भंडारण उद्देश्य हेतु, प्रचालन इत्यादि उद्देश्यों के लिए बीओटी प्रचालक को 10 हेक्टेयर आवंटित करने के लिए पत्तन ने किस आधार पर निर्णय लिया है रूप से, कार्गो के भंडारण के लिए उपयोग किए जाने वाले क्षेत्र और शेष भूमि क्षेत्र के लिए परिकल्पित उपयोगिता योजना सूचित की जाए।	परियोजना की अनुमानित क्षमता पर विचार करते हुये, प्री-अपिनिकेशन काम्फरेस के दौरान बोलीदाताओं से की गई बैटक और परामर्श में यह निर्णय लिया गया था कि क्षेत्र को 4.5 हेक्टेयर से 10 हेक्टेयर तक बढ़ाया जाएगा। तथापि, उद्योग के व्यवहार / चलन के अनुसार 40:60 मानक मौजूद है, यह मानते हुये कि 60% कार्गो निकाल दिया जाएगा और 40% तक का 5 दिन से अधिक समय के लिए भंडारण आवश्यक होगा, इसलिए सभी तीनों कार्गो के पांचवां समय पर विचार करते हुये और 60:40 मानक का अनुपालन करते हुये, केपीटी ने यह संख्या प्राप्त की है। साथ ही, 1 एमएमटीपीए क्षमता के लिए रूप से 2.5 हेक्टेयर की आवश्यकता होगी।
	(ग). आवंटित किए जाने हेतु प्रस्तावित भूमि क्षेत्र के संदर्भ से पत्तन, विभिन्न कार्गो समूहों के भंडारण, औसत प्रवास समय और टर्नओवर इत्यादि विभिन्न परिमापकों पर विचार करते हुए इष्टतम यार्ड क्षमता निर्धारित करने का प्रयास करे ताकि सुनिश्चित किया जासके कि आवंटन के लिए प्रस्तावित भूमि पर्याप्त रहेगी। इस संबंध में परिकलन प्रस्तुत करें।	प्रस्ताव में, यह सुस्पष्ट रूप से कहा गया है कि 5 नियशुल्क दिन उपलब्ध करवाए जाएंगे हैं और वह कार्गो जैस्पर भंडारण कार्गो के रूप में विचार किया गया है 5 दिन के बाद ही उभर कर सामने आएगा। यहाँ, कुल कार्गो के 60% के लिए 5 दिन आवश्यक होगा और शेष 40 प्रतिशत पर भंडारण कार्गो के रूप में विचार किया जाएगा, जिसका आगे का विभाजन इस प्रकार किया जाता है, 50% अगले 7 दिन के लिए, उससे 30% अगले 7 दिन के लिए और उससे 20% अगले 7 दिन के लिए।
(iv).	इष्टतम क्षमता (तैरती फ्लोटिंग क्रेन के संदर्भ से):	
	(क). तैरती क्रेन द्वारा प्रहसित कार्गो का घटेवार परिमाण 1300 घन मीटर पर निर्धारित करने के का आधार बताया जाए। इस बारे में की गई, यदि कोई तकनीकी विश्लेषण किया गया हो तो, प्रस्तुत किया जाए।	1300 टन्स प्रति घंटा, उपस्कर की रेटेड क्षमता के मुताबिक है। जानकारी & तर्कसंगति हेतु विवरण पुरिका प्रस्तुत की गई है। तथापि, अनुमानित वार्षिक क्षमता 3.17 एमएमटीपीए है (71%, 2% और 27% का आधार पर संशोधित क्षमता) जिस आकड़े से यह (क्षमता) आती है 8800 टन्स प्रति दिन के आसपास, जो प्रचलित मानकों के अनुसार है।
	(ख). पत्तन के खुद के परिकलन के अनुसार, तैरती क्रेन की इष्टतम क्षमता 3.09 एमटीपीए निर्धारित की गई है। तथापि, यह	बीओटी परियोजना की रियायत अवधि 30 साल है जिसमें, निजी पक्ष को परिभाषित रियायत-अवधि के लिए परियोजना सुविधा का

	<p>मानते हुए कि तैरती केन 30% गियर रहित पोतों की सेवा करेगी, पतन ने बताया है कि आवश्यक प्रहस्तन क्षमता केवल 0.97 एमटीपीए है (अर्थात् एक्सकेवेट्स के लिए निर्धारित टर्मिनल की इस्टम क्षमता 3.22 एमटीपीए का 30%)। इस का तात्पर्य है तैरती केन और सहयोगी उपस्कर्तों की उपयोगिता 50% से भी कम हो जाएगी। जब केपीटी द्वारा तैरती केन का उपयोग 50% से भी कम होने की परिकलना की जा रही है तब उंप बार्ज, टंग और अन्य परिसंपत्तियों के साथ साथ तैरती केन के लिए जो अंततः अपांक्ट प्रशुल्क में निर्मित हो जाती है, प्रस्तावित ₹23.80, करोड़ के विवेश का औचित्य बताए। स्पष्ट करें, क्या इन तैरती केनों का उपयोग बीओटी प्रचालक से जुड़े हुए अन्य किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए भी किया जाएगा।</p> <p>प्रचालन और अनुरक्षान करना होगा। केपीटी पर, उरे साल और उसके बाद, 30% पोत गियर रहित होने की अपेक्षा की जाती है और भविष्य में यह संख्या धीरे-धीरे बढ़ेगी। परियोजना की परिकल्पना मुख्य रूप से बड़े आकार के पोतों को, जो गहराई के सीमाबद्धी के कारण कांडला पतन में नहीं आते हैं, आकर्षित करने के लिए विचार की गई है। तथापि, प्रस्तावित तैरती केन का उपयोग उस कार्गो प्रहस्तन के लिए भी किया जा सकता है, जो कार्गो बंदर बेसिन पर नहीं आता है। इसलिए आनेवाले 30 वर्षों के लिए भविष्य के प्रक्षेपण पर विचार करते हुये, ₹23.80 करोड़ का निवेश उचित है। कांडला पतन पर गियर-रहित पोतों में धीरे-धीरे वृद्धि की अपेक्षा की जा सकती है।</p> <p>बंदर बेसिन टर्मिनल की अनुमानित क्षमता: 3.29 एमएमटीपीए (संशोधित क्षमता)</p> <p>ओटीबी पर तैरती केन की अनुमानित क्षमता: 3.17 एमएमटीपीए (संशोधित क्षमता)</p> <p>कांडला पतन पर अनुमानित गियर-रहित पोत: उरे साल से 30% और बाद के वर्षों में यह संख्या धीरे-धीरे बढ़ भी सकती है।</p> <p>गियर रहित पोतों का प्रहस्तन करने के लिए तैरती केनों की आवश्यक क्षमता 30%* 3.29=1.00 एमएमटीपीए है, किन्तु एक पूर्वानुमान के अनुसार, बाद के वर्षों में गियर रहित पोत धीरे-धीरे बढ़ जाएंगे जैसाकि 4 वर्ष में 40%, 5 वर्ष में 50%। इसलिए, प्रस्तावित तैरती केन का औचित्य है और इसके साथ ही, बीओटी प्रचालक को ऐसे कार्गो का प्रहस्तन करने हेतु तैरती केन के उपयोग की छूट दी गई है जो बंदर बेसिन पर आ नहीं रहा है, बशर्ते कि वह बंदर बेसिन सुविधा पर आने वाले कार्गो की आवश्यकता पूरी करता हो।</p> <p>केन के जीवनकाल अर्थात् 15 वर्ष के औचित्य संबंध में केपीटी जोर देकर यह कहना चाहता है कि पीपीपी फ्रेमवर्क के नमूना रियायत करार में परिसमापन धारा मौजूद है, जो आर्थिक दायित्व के नंजरिया से सरकार के हित को सुरक्षा करती है। परियोजना का पूँजीगत व्यय भाग पर काबू पाना अत्यावश्यक है, अन्यथा, सरकार के लिए यह एक असीमित भार बन सकता है और यदि रियायत प्रदान करने वाले प्राधिकारी की तरफ से किसी भुगतान में चूक का प्रकरण हो जाये तो, भविष्य में यह एक मुकदमे का भाग बन सकता है। दूसरे नंजरिये से, पीपीपी द्वारा परियोजना को लागू करने के लिए अत्यावश्यक न्यूनतम सुविधा निर्धारित करती है, जबकि निजी पक्ष अपना राजस्व बढ़ाने के लिए, समय समय पर पूँजीगत व्यय दिवेश करता जाता है। उदाहरण के लिए, मान ले कि परियोजना की प्रारंभिक लागत 100 करोड़ है और निजी पक्ष अपना मुनाफा बढ़ाने के लिए आनेवाले 10 वर्षों में एक और 200 करोड़ निवेश करना चाहेगा। अतएव, उस रिश्ते में, यदि केपीटी कैपएक्स पर रोक नहीं लगाएगी तो, रियायतक प्राधिकारी द्वारा भुगतान में चूक की स्थिति में, निजी पक्ष को ₹300 करोड़ भुगतान करने की ज़िम्मेदारी सरकार पर आ सकती है।</p> <p>केपीटी ने, तैरती केन के प्रशुल्क पर दो बार विचार क्ये जाने के विषय में पिछले खंड में पहले ही रूपरूपीकरण दे दिया है, किन्तु</p>
(v).	<p>परिशेष -I के पैरा 3.6 में, गियरवाले पोतों और गियर रहित पोतों की दरों के बीच प्रभेद हेतु, केपीटी ने राजस्व आवश्यकता</p> <p>केपीटी ने, तैरती केन के प्रशुल्क पर दो बार विचार क्ये जाने के विषय में पिछले खंड में पहले ही रूपरूपीकरण दे दिया है, किन्तु</p>

<p>और तैरती केन के अपफंट प्रशुल्क को अलग अलग निधारित किया है। तथापि, परिशिष्ट -I के पैरा 3.2. में, अपफंट प्रशुल्क परिकलन में तैरती केन और संबंधित उपस्करों की पूँजीगत लागत और प्रचालन लागत सम्मिलित है। इस प्रकार, तैरती केन से जुड़ी सब प्रकार की लागत इस प्रस्ताव में दो दो बार शामिल की गई है। इसके अलावा, केपीटी के परिकलन के मुताबिक, गियरवाले पोतों पर तैरती केन और आनुषंगिक उपस्करों की लागत का भार आ पड़ेगा, हालांकि, इनकी (तैरती केन और आनुषंगिक उपस्करों) सेवा का उपयोग गियरवाले पोतों द्वारा नहीं किया जाएगा। तैरती केन की सेवाएं उपयोग करने वाले कार्गो और उस कार्गो जो गियरवाले पोतों द्वारा लाए गए कार्गो, के लिए विभेदीय प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु केपीटी अपने प्रस्ताव में बदलाव करें।</p>	<p>केपीटी ने समस्त समुद्री गतिविधियों को समाहित करने के लिए प्रशुल्क का अलग से परिकलन किया है। गियर रहित पोतों के लिए तैरती केन का प्रशुल्क स्वयं के गियर वाले पोतों हेतु कार्गो प्रहस्तन प्रशुल्क में जोड़ा जाएगा।</p>
<p>(vi). पूँजीगत लागत:</p>	
<p>(क). केपीटी ने पूँजीगत लागत अनुमानन में, अपफंट भूगतान के रूप में ₹1014.31 लाख पर विचार किया है। केपीटी पुष्टि करें कि यह भूगतान, केपीटी द्वारा निर्मित उन परिसंपत्तियों का प्रतीक्षित्व करता है और जो पीपीपी प्रचालक को सौंपी जाने वाली है। ऐसा होने पर परिसंपत्ति के किए गए मूल्यांकन का ब्यौरा प्रस्तुत करें।</p>	<p>सूचित किया जाता है कि मई 2011 में प्रस्तावित दक्षिण पोतघाट का निर्माण केपीटी ने पूरा कर दिया है। इस लिए इस तथ्य पर विचार करते हुए कि निवेश के अधिकांश भाग में दक्षिण पोतघाट की निर्माण लागत सम्मिलित है, जिसका जिक्र ब्लॉक अनुमानन में सूचित किया गया, इसलिए मूल्यांकन की जरूरत नहीं है।</p>
<p>(ख). अनन्तिम वार्षिक लेखा के अनुसार 31 मार्च 2011 तक, केपीटी की उपरोक्त परिसंपत्तियों में से प्रत्येक के बारे में मूल्यांकित कीमत दर्शाइए।</p>	<p>उन अचल परिसंपत्ति पर मूल्यांकित मूल्य लागू नहीं होगा, जो निर्माणाधीन है। दक्षिण पोतघाट की मद में ₹ 10.65 करोड़ की लागत (₹ 10.14 करोड़ + 5% विविध लागत) वर्तमान बाजार दर के मुताबिक, जो पुराने दरों से बहुत अधिक है, बिल्कुल उचित है। साथ में, केपीटी इस तथ्य पर ज़ोर देना चाहता है कि दक्षिण पोतघाट का निर्माण कुछ दिनों पहले ही मई 2011 में पूरा हुआ है, इसलिए, मूल्यांकन की व्यवस्था लागू नहीं होगा।</p>
<p>(ग). सिविल लागत (कार्गो प्रहस्तन):</p>	
<p>(i). केपीटी ने कहा है कि मार्गदर्शियों में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ हेतु प्रदत्त मानक अपनाए गए हैं। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि हेतु सिविल लागत अनुमानन के लिए शामिल की गई मदों की सूची, मार्गदर्शियों में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए प्रदत्त सिविल कार्य की मानदंडीय सूची से मेल नहीं खा रही है। प्रत्येक मद के बारे में, मानदंडीय सूची की प्रत्येक मद से विपथन के लिए कारणों का औचित्य दिया जाना आवश्यक है।</p>	<p>पहले ही बता दिया गया है कि यह एक बार्ज जेटी है, इसलिए मानदंडीय सूची के सभी घटकों को बहुउद्देशीय कार्गो जेटी से मिलान करना संभव नहीं है।</p>
<p>(ii). ₹100 लाख पर अनुमानित किए गए सहायक बनियादी संरचनात्मक कार्य के अनुमानन के ब्यौरा, उन कार्यों के विवरण के साथ साथ, प्रस्तुत किया जाये। इस मद को मार्गदर्शियों में प्रदत्त सिविल कार्य की मानदंडीय सूची के मुताबिक नहीं पाया गया है।</p>	<p>इस में चिट्ठन लिखना (signage), जल आपूर्ति, जलनिकासी (drainages) इत्यादि शामिल है।</p>
<p>(घ). उपस्कर लागत:</p>	
<p>(i). देखा गया है कि केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर, मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानकों के अनुसार नहीं है। केपीटी, मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों से भटकाव / विपथन का औचित्य बताए।</p>	<p>पहले ही बता दिया गया है कि यह बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ नहीं है, इसलिए, सभी घटकों को मानदंडीय सूची के अनुसार अपनाना संभव नहीं है।</p>
<p>(ii). पूँजीगत लागत में, पत्तन द्वारा बीओटी प्रचालक को उपलब्ध किए जाने वाले मैजूदा अधिवशमन उपकरणों, जो बंदर बेसिन पर पहले से उपलब्ध हैं, और धर्मकांटा के अलावा प्रचालक द्वारा शामिल किया जाने वाला अधिवशमन (सुविधा) उपकरण और एक धर्मकांटा की लागत भी सम्मिलित है। प्रस्तावित सुविधा की कार्गो क्षमता के नजरिए से, दो धर्मकांटा स्थापित करने की आवश्यकता समझायी जाए। इसके अलावा, धर्मकांटों की सेवा</p>	<p>यह परियोजना की आवश्यकता के अनुसार है। परियोजना सुविधा पर प्रस्तावित यातायात की जरूरत पूरी करने के लिए मौजूदा धर्मकांटा पर्याप्त नहीं हैं। इसलिए, प्रचालन को सुचारू रूप से चलाने के लिए, एक नवीन धर्मकांटा हेतु उपयुक्त व्यवस्था प्रस्तावित है।</p>

	विविध सेवाओं के अंतर्गत ती जानी है, और दरमान में उसका उसी प्रकार उल्लेख किया जाना है।	
	(iii). तैरती क्रेन और सहयोगी उपस्कर्तों की इकाई दर दिसंबर 2010 में प्राप्त की गई निविदाओं पर आधारित जान पड़ी है। पतन पुष्टि करें कि इकाई दर प्रचलित दर को प्रतिबिम्बित करती है। अन्यथा, इकाई दर को प्रतिबिम्बित करने के लिए प्रचलित दर को अद्यतन करें। इसी तरह, अपनाई गई निविदा दर अर्थात् 1 यूरो = ₹ 62.45 को भी प्रचलित निविदा दर का संदर्भ लेते हुये अद्यतन किया जाए। तैरती क्रेन और सहयोगी उपस्कर्तों की सकल इकाई दर प्राप्त करने की आधार दर और उस में शामिल किए गए सीमाशुल्क, शुल्क इत्यादि का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	यह दर प्रचलित बाजार दरों के मुताबिक है और (निरंतर) बदलते हुये यूरो मूल्य को सम्मिलित करना संभव नहीं है। मुद्रा विनिमयन हेतु यह बेहतर होगा कि बदलते हुए मूल्य का औरत लिया जाए अन्यथा मुद्रा में दैनिक बदलाव के कारण लागत पर रोक लगाना संभव नहीं होगा। इसलिए, यही बात उपस्कर लागत पर भी लागू होती है। पहले ही दे दिया गया है।
	(iv). केपीटी द्वारा अग्रेषित बार्ज जेही, टॉन्स हेतु निविदा पर कस्ताक्षरकर्ता द्वारा हस्ताक्षर नहीं किया गया है। कृपया स्वयं प्रमाणित निविदाएं भेजिये।	कथित बिन्दु पर केपीटी ने कुछ विशेष टिप्पणी नहीं दिया है।
	(v). बर्थ के पूँजीगत लागत	
	(क). ₹ 547.50 लाख पर अनुमानित पूँजीगत निकर्षण लागत का औचित्य बताने के लिए निकर्षण की मात्रा और इकाई दर प्रस्तुत की जाए।	कथित बिन्दु पर केपीटी ने कुछ विशेष टिप्पणी नहीं दी है।
	(ख) पतन ने, कार्गो प्रहसन के लिए अनुमानित सिविल लागत के अधीन डीपीआर लागत में ₹37.50 लाख पर और बर्थ की पूँजीगत लागत में ₹37.50 लाख पर, विचार किया है। इस व्यय की प्रकृति और आधार पर बताया जाए और दस्तावेजी साक्ष्य के जरिये इसे प्रमाणित किया जाए। इस व्यय को मार्गदर्शियों में प्रदत्त पूँजीगत लागत की मानदंडीय सूची के मुताबिक नहीं पाया गया है और इस प्रकार के व्यय, यदि खर्च किए गए तो, इन्हें पूँजीगत अनुमानों में अनुमोदित 5% विविध लागत के एक भाग के रूप में लिया जाना चाहिए।	कथित बिन्दु पर केपीटी ने कुछ विशेष टिप्पणी नहीं दी है।
	(ग). जैसाकि मार्गदर्शियों में पहले उल्लेख कर दिया गया है, अपांक्ट प्रशुल्क की ऊपरी सीमा तय करते समय प्रचलित बाजार दर को हस्तगत करने के लिए उपस्कर्तों की पूँजीगत लागत अद्यतन की जानी चाहिए। अतएव, केपीटी पुष्टि करे कि सिविल और उपस्कर लागत का अनुमान प्रचलित बाजार दर प्रतिबिम्बित करता है। उन भवों के अनुमान, जो दस्तावेजी साक्ष्यों पर सत्यापित नहीं किए गए हैं, बजटरी निविदा, दर विश्लेषण इत्यादि विभिन्न प्रकार के दस्तावेजी साक्ष्यों का आधार पर सत्यापित किये जाएं।	कथित बिन्दु पर केपीटी ने कुछ विशेष टिप्पणी नहीं दी है।
	(घ). यदि किसी प्रस्तावित पूँजीगत व्यय मदों के लिए कर-लाभ सुविधा उपलब्ध हो, तो पतन पुष्टि करे कि पूँजी गत लागत निर्धारित करते हुये उनपर विचार किया जासकता है।	कथित बिन्दु पर केपीटी ने कुछ विशेष टिप्पणी नहीं दी है।
(vii).	प्रचालन लागत (कार्गो प्रहसन):	
	(क). जैसाकि पहले भी कहा जा चुका है कि केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर (अर्थात् एक्सकेवेटर्स, डंपर बार्ज, टॉग, तैरती क्रेन) उपकरणों की मानदंडीय सूची में नहीं देखे गये हैं। इसलिए, इन उपस्करों में से प्रत्येक के संबंध में ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए केपीटी द्वारा मानी गई ईंधन खपत का आधार बताया जाए और उसके पतन पर यां महापतन न्यासों में स्थित अन्य नियी टर्मिनल प्रचालक के पास मौजूद इन उपस्करों की वास्तविक खपत के आधार पर या निर्माताओं के विनिर्देशों में इस उपकरणों की वास्तविक ईंधन खपत से इस आधार की पुष्टि की जाए।	गतानुभाव के नजरिए से, निर्माताओं से की गई बातचीत और वास्तविक खपत के आधार पर ईंधन खपत पर विचार किया गया है।

	(ख). ईधन की लागत, 4000 घंटे / उपस्कर पर अनुमानित किए जाने का आधार स्पष्ट नहीं है। प्रत्येक उपस्कर की क्षमता और निष्पादन मानक के आधार पर उसकी प्रचालन अवधि, निर्धारित की जाए।	एक वर्ष में 4000 घंटे, बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ देते टीएमपी के मार्गदर्शियों के अनुरूप हैं। कृपया, कांडला स्थित बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ देते टीएमपी का अनुमोदित प्रस्ताव और हमारा जवाब सं. 2 देखिये।
	(ग). विद्युत लागत:	विद्युत खपत: प्रति हेक्टेयर देते 2,40,000 यूनिट खपत मानते हुये, विद्युत लागत परिकलित की गई है जो बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के मार्गदर्शियों के अनुरूप नहीं है।
	(i). प्रति हेक्टेयर देते 2,40,000 यूनिट खपत मानते हुये, विद्युत लागत परिकलित की गई है जो बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के मार्गदर्शियों के अनुरूप नहीं है।	विद्युत खपत: प्रति हेक्टेयर प्रचलित मानदण्डों के अनुसार है।
	(ii). केपीटी द्वारा अपनायी गई विद्युत लागत की इकाई दर के लिए, नवीनतीएम बिजली बिल की प्रति लगाए।	विद्युत बिल की प्रति प्रस्तुत की गई।
	(घ). लाइसेंस शुल्क:	
	(i). अपांक्ट प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, लाइसेंस शुल्क संबंधित महापतन न्याय के दरमान में प्रदत्त दरों के अनुसार अनुमानित किया जाना चाहिए। दरमान में दिये गए शुल्क का उल्लेख करते हुए, यह पुष्टि करने के लिए केपीटी से अनुरोध किया जाता है कि, लाइसेंस शुल्क की अपनायी गई इकाई दर ₹21/ वर्ग मीटर/ माह, केपीटी के दरमान में प्रदत्त दर के अनुरूप में है।	केपीटी ने केपीटी के दरमान के मुताबिक इसका संशोधन किया है। इस समय, पक्षा प्लाट्स (4.5 हेक्टेयर्स) के लिए मौजूदा दर ₹21.60/वर्ग मीटर्स/माह और कच्चा प्लाट्स (5.5. हेक्टेयर्स) देते ₹12.60/वर्ग मीटर्स/माह है।
	(ii). पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा घोषित 2011 के भूमि नीति मार्गदर्शियों के अनुसार जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क, संलग्न भूमि के लाइसेंस शुल्क का 50% होगा। पतन ने 10 हेक्टेयर भूमि क्षेत्र के लिए अनुमानित कुल लोड किराए का 50% लेते हुये, जल क्षेत्र के लिए ₹126 लाख तक लाइसेंस शुल्क अनुमानित किया है। इस प्रसंग में, निम्नलिखित बिन्दु पर स्पष्ट किया जाएँ। ➢ प्रस्तावित बार्ज प्रहसन टर्मिनल हेतु, केपीटी द्वारा बीओटी प्रचालक को ठीक ठीक कितना जल-क्षेत्र उपलब्ध करवाना प्रस्तावित है। ➢ पुष्टि करें कि, जल-क्षेत्र के लिए अपनाया जाने वाला ₹21/ वर्ग मीटर माह का लाइसेंस शुल्क उस जल-क्षेत्र के पड़ोस के भूमि क्षेत्र के संदर्भ से है जहां प्रस्तावित बार्ज जेटी विकसित की जानी है।	नवीनतम दरमान के अनुसार और 2001 की भूमि नीति मार्गदर्शियों के अनुसार संशोधित की गई। कुल लोड क्षेत्र: 4206 m ² (((152x9.5)+(68x9.5)+(152x8)+(50x18))) नवीन भूमि नीति के अनुसार भूमि दर के 50% पर (अर्थात 25.20 का 50%)
	(viii). तैरती केन का अपांक्ट प्रशुल्क परिकलन (केपीटी द्वारा परिशिष्ट I के 3.6 पर प्रस्तुत):	
	(क). जैसाकि इसके पहले कहा गया है, पूजीगत लागत, प्रचालन लागत, आरओसीई, और पैसा 3.6 (क) से (ज) तक प्रस्तुत दर की जिन्हीं दो बार की गई है क्योंकि यह सभी संघटक परियोजना-I के पैसा 3.2, से 3.5 में दिये गए अपांक्ट प्रशुल्क परिकलन में पहले ही शामिल किए गए हैं। जैसाकि पहले कहा गया है, पतन अपने प्रस्ताव की समीक्षा और संशोधन करें।	सभी समुद्रीय गतिविधियों को सम्मिलित करने के लिए इसका परिकलन अलग से किया गया है, गियर वाले पोतों के लिए, गियर रहित पोत हेतु प्रदत्त कार्गो प्रहसन प्रशुल्क से तैरती केन के प्रभाव को घटाना होगा।
	(ख). परिशिष्ट-I की तालिका 3.6. (क) में तैरती केन हेतु परिकलित अपांक्ट प्रशुल्क के परिकलन के संदर्भ से, पुष्टि करें कि क्षमित प्रशुल्क फ्लोटिंग केन हेतु अनुमानित राजस्व आवश्यकता पूरी करेगा।	हाँ, यह प्रशुल्क, तैरती केन हेतु अनुमानित राजस्व आवश्यकता को अलग से पूरा करेगी।
	(ix). बर्थ किराया परिकलन:	
	(क). मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानक, कुल लागत के 1% पर बर्थ की अनुरक्षण लागत अनुमानित करने का अनुबंध करते हैं। तदनुसार, केपीटी द्वारा प्रस्तुत वर्तमान अनुमानों के आधार पर, अनुरक्षण निकर्षण लागत लगभग ₹5.47 लाख होगी। इसके	जैसाकि परियोजना में प्रस्तावित है, अनुरक्षण निकर्षण बीओटी प्रचालक द्वारा किया जाएगा, और उसकी लागत भी बीओटी प्रचालक को ही उठानी होगी। बार्ज जेटी की लोकेशन के प्रभाव से और घोड़े की जल (हाँस शू) के आकार की जेटी के सिविल

	<p>मुकाबले मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के एक अंश के रूप में अनुमानित ₹5,47 लाख के अतिरिक्त, केपीटी ने, यह लागत ₹ 273.75 लाख अनुमानित की है। अनुरक्षण निर्कर्षण लागत का अनुमानन, भार्गदर्शी में प्रदत्त मानकों के अनुसूच नहीं देखा गया है। इस व्यय के अनुमानन हेतु मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानक से भट्टाकाव के कारणों का औचित्य बताया जाए।</p>	<p>निर्माण के कारण, ज्यादा सिल्ट जमा होती है, और इस सिल्ट को लगातार निर्कर्षण द्वारा निकाला जाना जरूरी है ताकि गहराई कम न होती जाए। अतएव, अनुरक्षण निर्कर्षण की लागत, पूँजीगत निर्कर्षण की लागत के 90% तक ली गई है।</p>
	<p>(xv). केपीटी द्वारा बार्ज किराये के परिकलन में इष्टतम क्षमता के प्रहस्तन जेह्वी में बार्ज के औसत रहराव, पोत पर बार्ज के ठहरने के लिए कुल जीआरटी घटाए हेतु बार्जों की कुल संख्या पर विचार नहीं किया गया। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क प्रकरणों में अपनाई गई पद्धति का अनुसरण करते हुए, केपीटी बर्थ किराया परिकलन संशोधित करें।</p>	<p>बर्थ किराये का परिकलन : इष्टतम क्षमता के अनुसार बार्जेस की संख्या पर पहले ही विचार किया गया है और बर्थ किराया प्रभार परिकलित करने के लिए इसके पहले अपनाई गई पद्धति का पुनः अनुसरण किया गया है।</p>
(x).	<p>भंडारण प्रभार परिकलन:</p> <p>(क). आयात कार्गो हेतु 5 दिन और निर्यात कार्गो हेतु 15 दिन की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि, इनमें से प्रत्येक वर्ग के कार्गो के औसत पड़ाव समय और कार्गो टर्न-ओवर अनुपात का संदर्भ लेते हुए कार्गो क्षमता का 40% के बराबर कार्गो, भंडारण प्रभार आकर्षित करेगी, यह मानने का आधार बताया जाए।</p>	<p>भंडारण कार्गो की प्रचलित प्रवृत्ति और तदनंतर बोलीदाताओं से किए गए विचार विभार्ष के अनुसार ऐसा माननिया गया है। तथापि, उद्योग जगत के आचरण के अनुसार, 40:60 मानक मौजूद है, यह मानते हुए कि 60% कार्गो रवाना कर दिया जाएगा, 40% केलिए 5 दिन से अधिक भंडारण आवश्यक हो सकता है। इसलिए, तीनों वर्गों के पड़ाव समय पर विचार करते हुए और 60:40 मानदण्ड को रखीकारते हुए, केपीटी ने यह आंकड़ा प्राप्त किया है। इसके अलावा, लगभग 1 एमएमटीपीए क्षमता के लिए लगभग 2.5 हेक्टेयर से 3 हेक्टेयर तक की आवश्यकता होगी।</p>
	<p>(ख). परिकलन में मानली गई आयात कार्गो / निर्यात कार्गो का भाग और दोनों, आयात कार्गो एवं निर्यात कार्गो के लिए औसत पड़ाव समय (कार्गो-वारी) दर्शाइए और पिछले वास्तविकों के संदर्भ से उनका औचित्य बताएं।</p>	<p>आयात और निर्यात कार्गो की हिस्सेदारी 94:06 के अनुपात में है और शुक्र बल्क कार्गो के लिए औसत पड़ाव समय 40 दिन है, ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए यह समय 8 दिन है और टिंबर लॉन्स हेतु यह पड़ाव समय 20 दिन है।</p>
	<p>(ग). अपफ्रंट भंडारण प्रभार निर्धारित करते हुए, पत्तन ने माना है कि भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाले कार्गो में से 50% तक एक सप्ताह के भीतर किलियर हो जाएगा। रोप 50% के बारे में, स्थिति क्या हो सकती है यह न तो बताया गया है और न ही उसे अपफ्रंट प्रशुल्क के परिकलन में लिया गया है। ऊपर दी गई व्याख्या के आधार पर केपीटी भंडारण प्रभार की समीक्षा करें। कार्गो पड़ाव समय में उत्तरोत्तर वृद्धि के अनुसार केपीटी स्लैबबार दर वृद्धि प्रस्तावित करने पर विचार करें।</p>	<p>कुल कार्गो में से 40% कार्गो को भंडारण कार्गो में मानलिया गया है जिसमें से, अर्थात् कुल कार्गो के इस 40% कार्गो का 50% पहले सप्ताह में किलियर हो जाएगा और कुल कार्गो के 40% का 30% कार्गो अगले 7 दिन में और 40% का रोप 20% कार्गो अगले 7 दिन में किलियर हो जाएगा।</p>
(xi).	<p>दरमान</p> <p>(क). अनुसूची 2- बर्थ किराया</p> <p>बर्थ पर आनेवाले यां सारीप में रुकने वाले बार्ज यां अन्य तैरती नौकाओं पर बर्थ किराया लगाया जाना प्रस्तावित है। इस संबंध में निम्न लिखित बिन्दु स्पष्ट किया जाएः</p> <p>(i). वे कौन से तैरते यान हैं जिन पर से बर्थ किराया वसूला जाना प्रस्तावित है। प्रस्तावित बर्थ किराया मालूम करने के लिए की गई अपफ्रंट बर्थ किराया परिकलन, किसी तैरते यान के बर्थ पर रुकने को शामिल नहीं किया गया है।</p>	<p>(i). ओटीबी पर तैरती केन किराये पर लेवे के लिए प्रशुल्क का परिकलन अलग से किया गया है और वह प्रशुल्क बर्थ किराया प्रभार में शामिल नहीं किया जाएगा।</p>
	<p>(ख). 2200 डीडल्यूटी वाले बार्ज पर विचार करने का आधार बताया जाए। यह विचार करते हुए कि परियोजना की अवधि 30 साल ही है, पत्तन पुष्टि करे कि प्रस्तावित जेह्वी पर अधिक 2200 डीडल्यूटी के बार्जेस अपेक्षित नहीं हैं।</p>	<p>पातपरिवहन संहिता के अनुसार, 2200 डीडल्यूटी माप बार्जेस के लिए 3.5 मीटर गहराई आवश्यक है। यह विचार करते हुए कि बंदर बेरिसन पर ज्वार-भाटा के दौरान केवल 4 मीटर की गहराई उपलब्ध रहेगी, 2200 डीडल्यूटी के बार्ज हेतु प्रस्ताव रखा गया है।</p>
	<p>(ग). प्रस्तावित नोट (i) बयान करता है कि 2200 डीडल्यूटी बार्ज की तैनाती के लिए प्रस्ताव रखा गया है। कथित</p>	<p>डीसीए में पहले ही समाविष्ट किया गया, यह केवल इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिए और बर्थ किराया प्रभार परिकलन हेतु है।</p>

	<p>नोट का संबंध प्रशुल्क संबंधी मामले से नहीं है और इसलिए उसे दरमान में रखाने की आवश्यकता नहीं है। यदि जरूरत हो तो, पत्तन इस बिन्दु को निविदा दस्तावेज़ में और रियायत करार में शामिल करें।</p>	
	<p>(घ). अतिरिक्त बर्थ किराया लागू करने के संबंध में नोट संख्या (vi) और (vii) प्रस्तावित करने के लिए कारण का औचित्य साबित करें। यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि क्या बार्जेस को केपीटी से पाइलाटेज सेवा की आवश्यकता होगी। यदि आवश्यक होगी तो, केपीटी द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवा के लिए बीओटी प्रचालक द्वारा दण्डात्मक प्रभार क्यों वसूल किया जाए?</p>	<p>निकाल दिया गया है।</p>
	<p>(ङ). अनुसूची-3 कार्गो प्रहस्तन प्रभार</p> <p>शुष्क बल्क कार्गो के लिए ₹65.67 / टन तक, स्टील के लिए ₹123.90 प्रति टन तक और टिक्कर हेतु ₹197.01 तक विदेश कार्गो हेतु प्रस्तावित दर में तैरती केन से संबंधित पूँजीगत व्यय, प्रचालन लागत और आरओसीई सम्मिलित है। यद्यपि, तैरती केन सुविधा का उपयोग करने वाले पोतों के लिए पत्तन ने अलग दर व्युत्पन्न की है, तथापि, प्रस्तावित दरमान गियर वाले पोतों के लिए और गियर रहित पोतों के लिए अलग अलग प्रशुल्क व्यवस्था प्रस्तावित नहीं करता है।</p>	<p>परियोजना में विभिन्न प्रकार की पोतपरिवहन गतिविधियां जैसीकि, ओटीबी पर मुख्य पोत पर लदान करना, बार्ज जेटी पर कार्गो उतारना, अन्य प्रचालन के लिए तैरती केन का उपयोग करना सम्मिलित है। इसलिए, प्रत्येक गतिविधि के लिए अलग प्रशुल्क विधिरित करना ही उचित होगा। इससे पारदर्शिता आएगी और प्रत्येक गतिविधि के लिए उचित प्रभार मिल सकेगा।</p> <p>इसे दरमान में समाविष्ट किया जाएगा।</p>
	<p>(च). अनुसूची - 4 भंडारण प्रभार</p> <p>(i). 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.8.2. के अनुसार, आयात (कंटेनर) की विशुल्क अवधि, कंटेनर को उतारने वाले दिन के बाद के दिन से प्रारंभ होगी और निर्यात कंटेनर की विशुल्क अवधि जिस समय (कंटेनर) टर्मिनल में प्रवेश करेगा उस समय से प्रारंभ होगी। जबकि, निर्यात विशुल्क अवधि प्रारंभ के संबंध में प्रस्तावित शर्त (vii) मार्गदर्शी के अनुरूप है, प्रस्तावित नोट संख्या (iii), यह कहती है कि आयात के लिए विशुल्क अवधि उस दिन से प्रारंभ होगी जिस दिन पोत से कार्गो उतारना पूरा होगी, यह मार्गदर्शी में अनुबंधित प्रावधान के अनुरूप नहीं है। कथित मार्गदर्शी के प्रावधान से भटकाव के लिए यदि कोई विशेष कारण हो तो, स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>(i). यह प्रावधान केपीटी के दरमान के अनुसार है [केपीटी दरमान की अनुसूची 2 (i) देखिये]। निर्यात से संबंधित विशुल्क अवधि की गिनती उस दिन से होगी चाहिए जिस तिथि को पोत से कार्गो उतारना समाप्त हो जाएगा, अन्यथा, इससे देवतीय लाभ कुप्रभावित होगा और पोत का मालिक लाइटरेज प्रचालन में रुचि नहीं दिखाएगे।</p>
	<p>(ii). अंशतः पोतघाट पर और अंशतः जलधार में उतार दिये जानेवाले कार्गो से संबंधित विशुल्क अवधि, परागमन शर्तों पर आयात कार्गो को पुनःनिर्यात कार्गो में रूपांतरित करना इत्यादि से संबंधित (iv) से (vii) तक प्रस्तावित शर्त, पत्तन के दरमान में प्रदत्त प्रावधान के अनुरूप केपीटी द्वारा समाविष्ट की गई है। बीओटी प्रचालक के दरमान में शामिल करने के लिए प्रस्तावित प्रत्येक प्रावधान की प्रासंगिकता / उपयुक्ता की जाँच की जाए क्योंकि इस प्रकार के शर्त टूना टेकरा स्थित शुल्क बल्क कार्गो टर्मिनल हेतु प्रदत्त अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में प्रदान नहीं की गई है।</p>	<p>(iv) से (vii) तक प्रस्तावित शर्त नीचे दी गई है:</p> <p>(iv). जब किसी पोत का कार्गो अंशतः जलधार में और अंशतः पोतघाट पर उतारा जाएगा, परागमन शेड्स और याई में इसके भंडारण की विशुल्क अवधि की गिनती अलग से की जाएगी। केवल बार्जेस द्वारा प्रचालन पर विचार करते हुए इसे रवाना कर दिया जाएगा।</p> <p>(v). जलधार में लाइटर्स पर उतार दिये जाने वाले कार्गो की विशुल्क अवधि उस दिन आरंभ होगी जिस दिन कार्गो, लाइटर्स से पोतघाट पर पूर्णतः उतार दिया जाएगा।</p> <p>(vi). जब आयात कार्गो का परागमन शर्तों पर भंडारण किया जाएगा और तब उसे पुनःनिर्यात कार्गो के रूप में तब्दील किया जाएगा, तो विशुल्क अवधि उस दिन से प्रारंभ होगी जिस दिन शिपिंग बिल जैसे निर्यात दस्तावेज दखिल किए जाएंगे।</p>

		<p>(vii). निर्यात के लिए निःशुल्क अवधि उस दिन से प्रारंभ होगी जिस दिन कार्गो को पारगमन / पत्तन क्षेत्र में लाया जाएगा। जिस दिन पोत का बर्थिंग होगा उस दिन के बाद के दिन से विलंब-शुल्क समाप्त हो जाएगा। स्टीम लोडिंग के मामलों में, जिस दिन पहला बार्ज लोड किया जाएगा उस दिन से विलंब शुल्क लाभ नहीं होगा। कुल कार्गो पर, जो बार्जेस के जरिये पोत पर एक ही प्रस्थान में वास्तविक रूप से लोड किए जाएंगा, विलंब-शुल्क लगाना बंद हो जाएगा।</p> <p>इस तथ्य के आधार पर कि कार्गो प्रहसन प्रचालन केवल बार्जेस के जरिये होगा, सुर्खियों वाले भाग को निकाल दिया जाएगा।</p>
	<p>(iii). प्रस्तावित शार्ट संख्या (ix), यह बताती है कि खतरनाक कार्गो की निःशुल्क अवधि के परिकलन में रविवार और छुट्टी दिन भी शामिल किए जाएंगे। यह 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.5. में प्रदत्त प्रावधान के अनुरूप नहीं है।</p>	<p>यह शार्ट केपीटी के दरमान के अनुसार है और दूसरी बात यह है कि प्रत्येक पत्तन को यह स्वतंत्रता प्राप्त है कि वह मार्गदर्शियों की अनुसूची 4.5. के अनुसार निःशुल्क दिनों की संख्या प्रस्तावित करें।</p>
(xii).	<p>2011 वर्ष तक पूरीगत लागत और प्रचालन लागत की इकाई दर के अनुमान को अद्यतन करने के बारे में हमारी सलाह को ध्यान में रखते हुये सामान्य नोट में सुधार किया जाए ताकि, प्रत्येक वर्ष विचार किए जाने के लिए अपने आप समायोजन के लिए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित 1 जनवरी 2010 के बजाय 1 जनवरी 2011 आधार भूत थोक मूल्य सूची प्रदान किया जासके।</p>	इसको समाविष्ट किया गया है।
(xiii).	<p>जैसाकि प्रस्ताव में पत्तन द्वारा आश्वासन दिया गया है, विषयगत प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने वाले कार्यसूची, कार्यवृत्त और बोर्ड के संकल्प, प्रत्येक की एक प्रति हमे भेज दिया जाए।</p>	प्रस्तुत की गई।

5. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुरूप, दिनांक 25 अगस्त 2011 का केपीटी का संशोधित प्रस्ताव और केपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 7 अक्टूबर 2011 के जरिये प्रस्तुत संशोधित संभाव्यता रिपोर्ट, संबंधित उपयोगकर्ता संगठन और अपेक्षित बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणी मांगते हुए परिचालित किए गए थे। उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठन / भावी बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां केपीटी को प्रति पूरकसूचना के तौर पर भेज दी गई थीं। केपीटी ने जवाब दिया है।

6. केपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव की प्रारंभिक छानबीन और इसके इससे पिछले प्रस्ताव में हमारे द्वारा उगाए गए प्रश्नों को संबोधित करते हुए अपने प्रस्ताव के साथ केपीटी द्वारा भेजी गई अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण पर की गई आगेकी छानबीन के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 29 दिसंबर 2011 के जरिये केपीटी से कुछ बिन्दुओं पर सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया दिनांक 5 जनवरी 2012 को आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान केपीटी ने अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत की है। हमारे द्वारा उगाए गए प्रश्नों का सारांश और केपीटी द्वारा उन पर प्रस्तुत संबंधित जवाब नीचे तालिका में दिये गए हैं:

क्र. सं	हमारे द्वारा उगाए गए प्रश्न	केपीटी से प्राप्त जवाब
(i).	मद 3(i)(क):	मूलतः, संपूर्ण संदर्भ बार्ज प्रचालन से संबंधित है। बार्ज पोर्ट का उल्लेख उस जेबी के रूप में किया गया है जहां बार्ज प्रहसित किया जाता है। इसका मतलब इसके सिवाय दूसरा कुछ नहीं है कि मुख्यपोत से उतार दिये गए कार्गो को जेबी तक ले जाने के लिए किए जाने वाले बार्ज हलचल प्रचालन।
	(क). ओटीबी पर बार्ज से बार्ज पत्तन तक बार्ज के ऊपर तक कार्गो हलचल का प्रचालन स्पष्ट किया जाए "बार्ज पोर्ट" का मतलब भी बताया जाए।	
(ख).	कार्गो लदान अथवा उतराई प्रभार जैसा भी मामला हो, परिवहन, पोटघाट शुल्क और भंडारण प्रभार सम्मिलित करने हेतु, मार्गदर्शियों के अनुसार, समिश्र सेवा के लिए अप्रकृत प्रहसन प्रशुल्क तय किया जाना है। इस प्रकार मार्गदर्शी के	प्रस्तावित प्रशुल्क में बंदर बेसिन पर (प्रभारी) स्टीवडोरिंग प्रभार सम्मिलित है। तथापि, इसमें ओटीबी पर (प्रभारी) स्टीवडोरिंग प्रभार शामिल नहीं है। बंदर बेसिन पर प्रशुल्क में स्टीवडोरिंग प्रभार सम्मिलित करने के लिए प्रस्तावित व्यवस्था की बर्थ सं.

	<p>अनुसार, स्टीवेडोरिंग अवयव भी समिति दर का एक भाग बन जाता है। कथित नोट को प्रस्तावित किया जाना कि प्रस्तावित प्रशुल्क में स्टीवेडोरिंग प्रभार जो सेवा प्रदाता के अलग से देय है, शामिल नहीं है, मार्गदर्शी प्रवासन से भटकव है। इसके लिए कोई विशेष परिस्थिति हो तो स्पष्ट करें।</p>	<p>13 से 16 हेतु की गई व्यवस्था से तुलना हो सकता है, क्योंकि वहाँ पर भी, बर्थ पर लकी हुई पोत से बैक-यार्ड तक कार्गो ले जाने जैसे सहायक सेवा के लिए स्टीवेडोरिंग प्रभार कार्गो प्रहसन प्रशुल्क में शामिल किए गए हैं। इसके लिए अलादा, प्रस्तावित प्रशुल्क में बार्ज प्रचालन हेतु देय प्रभार समिलित नहीं किए गए हैं। इसकी व्यवस्था उपयोगकर्ताओं द्वारा की जाएगी। इसके लिए प्रभार का निर्धारण बाजार की शक्तियों द्वारा किया जाएगा।</p>
	<p>(ग). केपीटी इस स्पष्ट करे कि स्टीवेडोरिंग सेवा कोन प्रदान करेगा और उस सेवा के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था क्या होगी।</p>	<p>केपीटी में और उसके आसपास में वर्तमान में कार्यरत निजी प्रचालकों द्वारा बार्ज प्रचालन (स्टीवेडोरिंग) उपलब्ध कराया जाएगा।</p>
	<p>(घ). केपीटी यह पुष्ट करे कि क्या स्टीवेडोरिंग सेवा के लिए बंदर बेसिन टर्मिनल का बीओटी प्रचालक अंततः जिम्मेदार रहेगा। यदि ऐसा है तो, और यह स्वीकार करते हुए कि स्टीवेडोरिंग गतिविधि कार्गो प्रहसन गतिविधि का एक अविभाज्य भाग है, केपीटी इस बिन्दु की शामिल करे और यह बाताने के लिए कि इसमें (कार्गो प्रहसन गतिविधि में) स्टीवेडोरिंग सेवा भी शामिल होगी, अपने प्रस्ताव में बदलाव करें।</p>	<p>नहीं, ओटोट्री पर बार्ज प्रचालन और स्टीवेडोरिंग के लिए बीओटी प्रचालक जिम्मेदार नहीं रहेंगे। तथापि, बंदर बेसिन पर स्टीवेडोरिंग प्रचालन हेतु बीओटी प्रचालक जिम्मेदार रहेगा।</p>
<p>(ii).</p>	<p>इष्टतम क्षमता:</p>	
	<p>(क). मद (ii)(ख):</p> <p>पत्तन ने तट पर कार्गो स्थानांतरण हेतु पूँजीगत लागत अनुमानन में पहले प्रस्तावित 3 एक्सकेवेटरों के बदले एक और अतिरिक्त एक्सकेवेटर (अर्थात कुल 4 होंगे) पर विचार किया है। परिणामस्वरूप, प्रचालन लागत के अनुमानन और अनुमानित राजस्व आवश्यकता में भी 4 एक्सकेवेटरों पर विचार किया जाया है। तथापि, बार्ज प्रहसन सुविधा की इष्टतम क्षमता 3.29 एमटीपीए के परिकलित में, केपीटी ने केवल 3 एक्सकेवेटर्स की गिनती की है। प्रस्ताव में इस विसंगति ठीक करें।</p>	<p>कार्यरत तीन एक्सकेवेटरों में से यदि कोई एक बिंगड़ जाता है तो बैक-अप की आवश्यकता पर विचार करते हुए अतिरिक्त एक्सकेवेटर पर विचार किया जाया है। भंडारण यार्ड / बैक-अप क्षेत्र में इसकी आवश्यकता पर विचार करते हुए, प्रचालन लागत के परिकलन में अतिरिक्त एक्सकेवेटर को शामिल किया जाया है।</p> <p>आमतौर पर, जेहू पर 3 एक्सकेवेटर काम करेंगे। इसलिए, क्षमता परिकलन इस स्थिति पर आधारित है।</p>
	<p>(ख). पिछली कार्यवाही के दौरान 5 मई 2011 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में, पत्तन को इस पर विवरण देने के लिए सलाह दी गई थी कि और अधिक बढ़वार की संभावना को ध्यान में रखते हुये उच्चतर क्षमता वाले उपस्कर क्यों तैनात नहीं किए जा सकते। इससे प्रस्तावित बंदर बेसिन की क्षमता बढ़ सकती है। पत्तन ने इस बिंदु पर कोई जवाब नहीं दिया है। पत्तन (यथावश्यकता) जांच करे और इस संबंध में एक विस्तृत नोट प्रस्तुत करें।</p>	<p>अनुकूल ज्वार-भाटा के कारण तार्किक रूप से उपलब्ध होनेवाले कामकाज के घंटों पर विचार करते हुए वर्तमान में प्रस्तावित उपस्कर उपयुक्त क्षमता रखते हैं। हालाँकि, बंदर बेसिन पर उच्चतर क्षमतावाले उपस्कर स्थापित किए जा सकते हैं, (लेकिन) उपलब्ध कामकाज के घंटों में उच्चतर क्षमतावाले उपस्कर का सदृप्योग करने के लिए आवश्यक परिमाण लाने में यदि बार्जेस असफल रहेंगे तो, वे (उपस्कर) निष्क्रिय (बेकार) खड़े रह जाएंगे।</p>
	<p>(ग). पत्तन ने बताया है कि बंदर बेसिन पर एक समय में 4 से 6 बार्जेस का प्रहसन किया जा सकता है। ऐसी स्थिति में, क्षमता के परिकलन में एक्सकेवेटरों की संख्या 3 तक सीमित करने का कारण स्पष्ट किया जाए। प्रस्तावित टर्मिनल की लंबाई पर विचार करते हुये, इसका भी विवरण दिया जाए कि तकनीकी तौर पर किन्तु एक्सकेवेटर्स तैनात किए जा सकते हैं।</p>	<p>यदि अनुकूल ज्वार-भाटा के दौरान उपलब्ध कामकाज के घंटों में मुख्य पोत से कार्गो अंतरण हेतु प्रयुक्त बार्जेस अपेक्षित मात्रा में करेग उपलब्ध न करा पाए तो जेहू पर प्रहसन क्षमता बढ़ाने का कोई लाभ नहीं होगा। इसलिए, एक एक्सकेवेटर के लिए आवश्यक टर्मिनल की लंबाई के आधार पर जेहू पर स्थापित किए जाने वाले एक्सकेवेटरों की संख्या परिकलित नहीं की जा सकती है।</p>
	<p>(घ). मद (ii) (च):</p> <p>केपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब संतोषजनक नहीं है। मार्गदर्शीयों में प्रदत सूत्र के अनुसार, इष्टतम क्षमता लिंगारित करने के लिए 70% का घटक केवल एक बार दिया गया है। जबकि, केपीटी ने इस 70% का सहायक (कुशन) घटक तीन अवस्थाओं</p>	<p>इष्टतम क्षमता के परिकलन हेतु 70% घटक का प्रयोग तीन बार किया गया है। इस घटक का प्रयोग, 24 घंटों को कम करके व्यावहारिक तौर पर उपलब्ध होने वाले कामकाज के घंटों तक लाने के लिए दो बार किया गया है। दो बार के इस प्रयोग के</p>

	<p>में प्रदान किया है। पहली बार, तीन एक्सकेवेटर्स की प्रहसन दर प्राप्त करने के लिए केपीटी ने 70% घटक का प्रयोग किया है। तदनंतर, घटों की संख्या प्राप्त करने के लिए, पत्तन ने 70% घटक का प्रयोग किया है और 16.8 घटे (अर्थात् 24 घटे * 70% = 16.8 घटे) प्राप्त किये हैं और तदनुसार शुल्क बल्क कार्गो की दैनिक निष्पादनता 15876 टन / दिन (अर्थात् 945 टन / घटे * 16.8 घटे) प्राप्त की गई है। उसके बाद, टर्मिनल की इष्टतम क्षमता निर्धारित करने के लिए, पत्तन ने अधिकतम क्षमता के 70% का प्रयोग किया है (केवल यहीं एक है जो मार्गदर्शी के अनुरूप है)। मानदण्ड, क्षमता निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक परिमापकों में से प्रत्येक यथा, घटों की संख्या और प्रहसन दर, के लिए अलग अलग सहायक घटक (कुशन) प्रदान नहीं करते।</p>	<p>अलावा, मार्गदर्शी के अनुरूप एक और बार प्रयोग किया गया है।</p>
(iii). पूँजीगत लागत:		
(क). मद (vi)(क):	<p>केपीटी का जबाब हमारे द्वारा उदाए गए बिन्दु को पूरी तरह संबोधित नहीं करता है। केपीटी ने पूँजीगत लागत अनुमानन में अपांक्ट भुगतान देतु ₹1014.31 लाख पर विचार किया है अर्थात् सिविल लागत (बर्ध को छोड़कर) देतु ₹279.87 लाख, अग्निशामन, विद्युतिकरण एवं औजूद धर्मकांड देतु ₹202.88 लाख, और केपीटी द्वारा किए जानेवाले दक्षिण पोतघाट विस्तारण देतु ₹531.56 लाख पर केपीटी ने विचार किया है। पत्तन द्वारा यथाकथित, यदि दक्षिण पोतघाट का निर्माण मई 2011 में पूरा किया जाता है जैसाकी पत्तन द्वारा बताया गया है तो, केपीटी यह पुष्टि करें कि सृजित इस परिसंपत्ति देतु दावा की गई अपांक्ट भुगतान राशि केपीटी के लेखा में लिखी गई उस परिसंपत्ति के मूल्य के बराबर है। जहां तक, प्रचलक को हस्तांतरित की जाने वाली पत्तन की अन्य परिसंपत्तियां हैं केपीटी पुष्टि करें कि अपांक्ट भुगतान केपीटी द्वारा सृजित परिसंपत्तियों के मूल्य का प्रतिनिधित्व करता है। अपांक्ट शुल्क निर्धारित करने के लिए पत्तन द्वारा निष्पादित परिसंपत्ति मूल्यांकन के ब्यौरे उपलब्ध करवाए जाएं।</p>	<p>दक्षिक पोतघाट का हाथ में लिए गए कार्यों के लिए अनुमोदित टैक्स मूल्य के अनुसार है।</p> <p>अन्य परिसंपत्तियों के बारे में विचार में लिए गए मूल्य वही है जिन पर उन परिसंपत्तियों के निर्माण किया गया है।</p>
(ख). मद (vi)(घ)(iii):	<p>1 दिसंबर 2010 से 1 दिसंबर 2011 तक की अवधि के दौरान एक यूरो की औसत विनिमय दर केपीटी द्वारा अनाई गई 1 यूरो = ₹62.45 के मुकाबले ₹64.03 देखी गई है। एक्सकेवेटर्स की पूँजीगत लागत का परिकलन दर्शाता है कि केपीटी ने 1 यूरो = ₹ 60 की विनिमय दर अपनाई है। चूंकि, केपीटी द्वारा अपनाई गई विनिमय दर में व्यापक अंतर देखा गया है, पत्तन औसत विनिमय दर के आधार पर अनुमानों को अद्यतन करें।</p>	<p>जबकभी प्राप्त निविदाओं के आधार पर अनुमान लगाए गए, विनिमय दरों पर विचार किया गया है। इन दरों में प्रति दिन उतार चढ़ाव हो सकते थे, जिन पर हर दिन विचार नहीं किए जा सकता था। इस तथ्य को देखते हुए कि बोलीदाताओं द्वारा अनुमान स्वीकार किए गए हैं और अहता हेतु बोलियों प्राप्त की गई हैं, प्रतिदिन बदलने वाले मानदण्ड, जैसाकि विनिमय दर, के आधार पर बार बार अनुमानों को अद्यतन करना सही नहीं होगा।</p>
(ग). उपस्कर लागत का केपीटी द्वारा उपलब्ध करवाया गया परिकलन पद्धति दर्शाता है कि पत्तन द्वारा आयात करने के लिए प्रस्तावित बहुतांश उपस्करों पर पत्तन ने सीमा शुल्क का विचार नहीं किया है। उपस्कर लागत के अनुमानन में ईपीसीजी फायदे के बाद के सीमा शुल्क पर भी विचार किया जाना चाहिए।	<p>एक्सकेवेटर्स जैसे आयातित उपस्करों के मामलों में ईपीसीजी फायदे के बाद सीमा शुल्क पर विचार भी किया गया है।</p>	
(iv). प्रचालन लागत:	<p>(क). मद (vii)(ख):</p> <p>पत्तन द्वारा दिया गया जबाब संतोशजनक नहीं है। प्रत्येक उपस्कर की ईंधन लागत अनुमानित करने के लिए कल्पित</p>	
	<p>अनुकूल ज्वार-भाटा के दौरान रंभवतः उपलब्ध होने वाले कामकाज के घटों के आधार पर, उपस्कर कामकाज के लिए</p>	

	<p>4000 घंटों के संदर्भ में, यह दौरान जाता है कि प्रत्येक उपस्कर की क्षमता और प्रदर्शन मानदंड के आधार पर उसकी प्रचालन अवधि निर्धारित की जाए। इसके आगे इस जात भी पर व्याज आकर्षित किया जाता है कि बर्थ किराया अनुमानित करने के लिए 6132 घंटे माने गए हैं जबकि प्रत्येक उपस्कर की ईधन लागत अनुमानित करने के लिए 4292 घंटे कल्पित किए गए हैं।</p>	<p>4292 (=365*24*70%*70%) प्रचालन घंटों पर विचार किया जा रहा है। किन्तु, इस संभावना ज्यादा होने के कारण कि निचले ज्वार-भाट के दौरान बर्थ से निकलना बार्जेस के लिए मुक्तिन नहीं होगा बर्थ किराया प्रभार के लिए अधिक घंटों की संख्या (365*24*70%-6132) पर विचार किया जाना चाहिए। इसलिए यह संभावना अधिक है कि कार्गो प्रहस्तन के लिए उपस्करों के प्रचालन घंटों से ज्यादा समय तक बार्जेस बर्थ का उपयोग करें। इसके अलावा, कार्गो प्रहस्तन से पहले और कार्गो प्रहस्तन के बाद सहायक कार्य भी तो करने होंगे।</p>
	<p>(ख). मद (vii)(ग):</p> <p>मार्गदर्शियों के अनुसार प्रदत्त विद्युत खपत प्रतिमानक 2.4 लाख इकाई प्रति डेक्टेयर, लिकिंड टर्मिनल की सामान्य प्रकाश व्यवस्था के संबंध में है जि कि बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन टर्मिनल के लिए 1 केपीटी इस प्रतिमानक का प्रयोग, बंदर बेसिन पर प्रस्तावित बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन टर्मिनल के लिए किए जाने की उपयुक्त स्पष्ट करें। प्रचालन उद्देश्य के लिए जल / भूमि क्षेत्र में रोशनीकरण की यदि कोई विशेष आवश्यकता होगी, तो पतन प्रचालन में स्वानुभव के आधार पर, आवश्यक औचित्य दिखते हुये, विद्युत खपत का निर्धारण स्वयं पतन द्वारा किया जाना चाहिए। ऐसा करते हुए, केपीटी इसकी भी जाँच करें कि क्या संपूर्ण 10 डेक्टेयर भूमि क्षेत्र के लिए प्रकाश व्यवस्था पर विचार किया गया है?</p>	<p>बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के मामले में बैक-अप क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था हेतु विद्युत आवश्यकताओं के लिए मार्गदर्शियों के अभाव में, उद्देश्य एक ही होने के कारण अर्थात् बैक-अप क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था, लिकिंड टर्मिनल से संबंधित मार्गदर्शियों का अनुसरण किया गया है।</p> <p>इसलिए, क्षेत्र पर आधारित मानदण्ड (2.4 लाख इकाई / डेक्टेयर) पर विचार किया गया है। इसके अलावा, संपूर्ण क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था आवश्यकता पर भी विचार करना पड़ेगा।</p>
(v).	<p>मद (viii) (क):</p> <p>पतन के इस बयान के समर्थन में कि प्रस्तावित प्रशुल्क पर तैरती क्लेन हेतु अनुमानित संपूर्ण राजस्व आवश्यकता की वसूली प्रचलक द्वारा की जा सकती है, केपीटी इस आशय की एक गणना प्रस्तुत करें।</p>	<p>इस संबंध में तैरती क्लेन के प्रशुल्क परिकलन हेतु प्रस्तुत परिकलन देखें जा सकते हैं। प्रचालन लागत में पूँजीगत लागत पर प्रदत्त प्रतिलाभ जोड़कर और टीएएमपी मार्गदर्शी के अनुसार इष्टतम क्षमता पर उसका प्रभाजन करते हुए प्रशुल्क निर्धारित किया गया है।</p>
(vi).	<p>बर्थ किराया परिकलन:</p> <p>(क). मद (ix) (क):</p> <p>अनुरक्षण निर्कर्षण लागत के अनुमानन में किए गए विचलन के बारें में पतन द्वारा किए गए प्रस्तुतियों के संदर्भ में, केपीटी बंदर बेसिन के अनुरक्षण के लिए आवश्यक पूँजीगत निर्कर्षण लागत के 90% पूँजीगत अनुमानन का आधार बताए। इसके अतिरिक्त, केपीटी विगत में कथित बंदर बेसिन के अनुरक्षण के लिए पतन द्वारा व्यय की गई वास्तविक अनुरक्षण लागत का संर्व देते हुए, निर्कर्षित तलधट की मात्र का ब्योरे देते हुए और प्रचलित निर्कर्षण लागत से यूनिट लागत को अद्यतन करते हुए अनुमान का औचित्य साबित करें। निर्कर्षण की इकाई लागत की पुष्टि दस्तावेजी साह्यों के जरिये की जाए।</p>	<p>सीओएम वाडिनार ने भी यहीं सुझाव दिया है।</p>
	<p>(ख). एक दिन में प्रत्येक बार्ज द्वारा पूरा करने के लिए कल्पित दो दौरों की संख्या, बर्थ किराया परिकलन में नहीं ली गई है।</p>	<p>बर्थ किराया परिकलन में दौरों की संख्या पर विचार करना जरूरी नहीं है क्योंकि इसका परिकलन उपयोग किए जाने वाले घंटों की संख्या पर और बंदर बेसिन पर उपलब्ध औसत जीआरटी पर किया जाता है।</p>
	<p>(ग). पतन ने कहा है कि एक दिन में 4 से 6 बार्ज प्रहस्तित किए जाएंगे। तब, उसे (प्रहस्तन को) औसत 6 के स्थान पर 4 तक सीमित रखने का कारण बताइये।</p>	<p>700 डीडब्ल्यूटी से 2200 डीडब्ल्यूटी के बीच की श्रेणी के अर्थात् 500 जीआरटी से 1500 जीआरटी तक के बार्जेस की अलग-अलग संख्याओं का मैल सूचित किया गया है। बर्थ किराया प्रभार 1500 जीआरटी के औसत पर विचार करता है। बार्जेस</p>

	<p>(घ). (ii) (ख) पर हमारे प्रश्न का जवाब देते हुए पतन ने सूचित किया है कि कुछ संख्याओं के मेल से 2200 डीडब्ल्यूटी और 700 डीडब्ल्यूटी का प्रहस्तन बंदर बेसिन पर किया जाएगा। किन्तु, बर्थ किराया परिकलन अनुमानित करने के लिए पतन ने केवल 2200 डीडब्ल्यूटी (1500 जीआरटी) पोंत पर विचार किया है। बर्थ किराया परिकलन में विचार की गई वस्तुस्थिति पतन द्वारा दर्शाई जाए और उसकी पुष्टि की जाए।</p>	<p>की 4 संख्या पर विचार करते हुये (जो न्यूनतम है) औसत जीआरटी को कुछ अधिक ही माना गया था। इसलिए, कुल जीआरटी का संदर्भ लेना उचित होगा जो बार्जेस संख्या * औसत जीआरटी के बराबर होगा, जो इस मामले में 6000 (1500*4) है। यह $1200 \times 5 = 6000$ जैसे विभिन्न मेल का परिणाम हो सकता है। इसलिए, फिलहाल किसी एक मेल पर टिके रहना मुश्किल है। इसलिए, हमने अधिक/उच्ची जीआरटी और बार्जेस की कम संख्या पर विचार किया है। 1200×5 का मेल निम्नलिखित बार्जेस को मिलाकर बन सकता है।</p> <ul style="list-style-type: none"> - $1500 \times 3 = 4500$ - $1000 \times 1 = 1000$ - $500 \times 1 = 500$ <p>कुल = 6000, औसत = 1200. यह संख्या मेल भी यही बर्थ किराया प्रदान करेगा क्योंकि यह भी कुल 6000 जीआरटी पर ही आधारित है।</p>
(vii).	<p>भंडारण प्रभार परिकलन:</p> <p>मद (x)(ग):</p> <p>केपीटी ने बताया है कि भंडारण सुविधा का उपयोग करने वाले 40% कार्गो में से 50% पहले सप्ताह में निकाल दी जाएगी, 30% कार्गो अगले 7 दिनों में और शेष 20% कार्गो उसके बादके सात दिनों में निकाल दी जाएगी। पतन ने बताया है कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए औसत पड़ाव समय 40 दिन और टिबर के लिए औसत पड़ाव समय 20 दिन रहेगा। एक ओर जहां पतन ने, भंडारण सुविधा का लाभ उठाने वाले पहले दो स्लैबों के कार्गो के प्रभाव गौर किया है, वही प्रस्तावित भंडारण प्रभार की गणना के लिए भंडारण सुविधा का लाभ लेने वाले दूसरे और तीसरे स्लैबों के कार्गो के प्रभाव पर विचार नहीं किया है। केपीटी इस बिन्दु की जांच करे और उपरोक्त इत्पीटी के नजरिए से प्रस्तावित भंडारण प्रभार में संशोधन करें।</p>	<p>यह मानते हुए भंडारण प्रभार का परिकलन किया गया है कि 40% कार्गो ही भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा जिसका मतलब होता है 60% कार्गो तुरंत या निःशुल्क अवधि के भीतर निकाल दिया जाएगा। कुल कार्गो में से 40% कार्गो के तीन स्लैब बनाए गए हैं जिन पर प्रभार लगेगा। निःशुल्क अवधि के बाद के पहले 7 दिन। दूसरा स्लैब अगले 7 दिन का और तीसरा स्लैब इसके बाद के 7 दिन का होगा। भंडारण के लिए प्रभार्य कार्गो पर उपरोक्त 3 चरणों में क्रमशः 50%, 30% और 20% पर विचार किया गया है। लंबे समय तक भंडारण सुविधा का उपयोग करने से उपयोगकर्ताओं को रोकने के लिए, दूसरे और तीसरे चरण के भंडारण प्रभार का निर्धारण उत्तरोत्तर बढ़ते गुणक घटक क्रमशः 1.5 और 2 का प्रयोग करते हुए किया गया है।</p>
(viii).	<p>मद (xi)(च)(ii):</p> <p>हमारे द्वारा उत्तर नहीं दिया है। अंशतः पोतथाट पर और अंशतः जलधार में उत्तरे गये कार्गो की निःशुल्क अवधि, पारगमन शर्तों पर आयात कार्गो को पुनः-निर्यात कार्गो में रूपांतरित करना इत्यादि के संबंध में (iv) से (vii) तक प्रस्तावित शर्तें, पतन के दरमान में प्रदत्त धाराओं के मुताबिक केपीटी द्वारा शामिल की गई है। केपीटी बीओटी प्रचालक के दरमान में प्रस्तावित प्रत्येक धारा की प्रासंगिकता की समीक्षा करे क्योंकि दूना टेकरा स्थित शुष्क बल्क टर्मिनल हेतु प्रदत्त अपांकित प्रशुल्क अनुसूची में इस प्रकार की शर्त नहीं दी गई थी।</p>	<p>प्रश्न में उल्लेख किए गए प्रावधान दरमान में प्रदान किए गए हैं क्र्योंकि वे परियोजना की प्रकृति, अर्थात् बार्जे प्रहस्तन सुविधा, के कारण प्रासंगिक है। दूना टेकरा स्थित शुष्क बल्क टर्मिनल की तुलना में यह परियोजना भिन्न है क्योंकि यह एक पूर्ण-विकसित पोत से सीधे बर्बिंग और प्रहस्तन हेतु सुविधा है जहां पर बंदर बेसिन प्रहस्तन सुविधा से संबंधित प्रावधान लागू नहीं हो सकते हैं।</p>
(ix).	<p>2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.7.3. खतरनाक कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण प्रभार पर 25% प्रीमियम प्रदान करती है। उसके मुकाबले, पतन ने 100% प्रीमियम का प्रस्ताव किया है जो मार्गदर्शियों के मुताबिक नहीं है। इसके अलावा, केपीटी इस बात की पुष्टि करें कि प्रस्तावित टर्मिनल पर कोई खतरनाक कार्गो प्रहस्तित किए जाने की संभावना है जो यह शर्त प्रस्तावि की गई है।</p>	<p>2005 के मार्गदर्शियों में खतरनाक कंडीशनरों से संबंधित शर्त शामिल है जो 25% प्रीमियम प्रदान करती है। तथापि, मार्गदर्शियों में बहुउद्देशीय बर्थों पर खतरनाक कार्गों से संबंधित सुरक्षा निर्देश के अभाव में, केपीटी के प्रचलित दरमान के अनुरूप 100% प्रीमियम पर विचार किया गया है।</p>

(x).	प्रस्तावित दरमान में अनुसूची 3.2. के नीचे दिया गया नोट कहता है कि मास्टर के एक प्रमाणपत्र की आवश्यकता है जो स्पष्टतः अधिसूचित करे कि इतने परिमाण में कार्गो का प्रहसन औटीबी पर तैरती क्रेन द्वारा किया जाएगा। कथित शर्त प्रस्तावित करने की उपयुक्ता और उद्देश्य स्पष्ट नहीं है और अतः स्पष्ट किया जाए।	यदि पोत को तैरती क्रेन का उपयोग करते हुए (पूर्णतः / अंशतः) खाली किया जाना हो तो, प्रहसित किए जाने वाले कार्गो की मात्रा अधिकारिकतौर पर साबित करना होगा। यह केपीटी में प्रचलित चलन के अनुरूप कि है, जहाँ बर्थ / जेटी पर स्थापित एक्सकेवेटर द्वारा कार्गो प्रहसित किया जाना हो तब मास्टर की ओर से एक प्रमाणपत्र प्रस्तुत किया जाना चाहिए।
(xi).	विविध प्रभार के लिए प्रस्तावित नोट को जाए यह बयान करने के लिए विस्तृत किया जाए कि दरमान में विशेष रूप से प्रदान नहीं किए गए अन्य सभी विविध सेवाओं से संबंधित प्रभार पर यह नोट लागू होगा।	नोट में समाहित वर्णित प्रकार के प्रभार व्यापक रूप से शामिल किए गए हैं। तथापि, विस्तृत करने के लिए गणितन कि दरमान में विशेष रूप से प्रदान नहीं की गई सेवाएँ विविध में शामिल होगी।
(xii).	गियरवाले और गियर-रहित पोत किन्तु प्रहसित किए जाएंगे यह बताए। इसके अलावा, प्रस्तावित टर्मिनल पर गियरवाले पोतों द्वारा प्रहसित किए जाने के लिए अपेक्षित कार्गो परिमाण (कार्गो-वरी) भी बताएं।	प्रस्तुत गणना के आधार पर इसे प्राप्त किया जा सकता है। तथापि, गियरवाले और गियररहित पोतों की अलग अलग संख्या बताने की कोई सुरक्षित आवश्यकता दिखाई नहीं देती है क्योंकि प्रशुल्क विधारित करने के लिए इसका कोई उपयोग नहीं है।
(xiii).	पिछली कार्यवाही के दौरान, 5 मई 2011 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में केपीटी को सलाह दी गई थी कि वह यातायात का भावी संभावनाओं के बारे में एक नोट प्रस्तुत करें और बढ़वार भावी संभावनाओं को द्वायान में रखते हुए यह भी बताए कि क्यों बेहतर क्षमता की तैरती क्रेनों उपरकर तैनात नहीं किए जा सकते। इसी व्यापक नोट में प्रस्तावित तैरती क्रेनों की प्रचालनीय व्यवस्था का स्पष्ट चित्र खींचा जाए। पतन ने संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करते हुए इस संबंध में विस्तृत नोट प्रस्तुत नहीं किया है, जो अब प्रस्तुत किया जाए।	प्रस्तावित परियोजना की इष्टतम क्षमता 3.29 एमएमटीपीए है, प्रस्तावित एक फ्लोटिंग क्रेन 3.17 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता की है। इसलिए, बेहतर क्षमता वाली क्रेन की आवश्यकता बिलकुल नहीं है। अनावश्यक रूप से बेहतर क्षमता की क्रेन अधिक / ऊंचे प्रशुल्क का कारण बनसकती है।

7.1. इस प्रकरण में 5 जनवरी 2012 को कांडला पतन न्यास (केपीटी) के परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। केपीटी ने अपने प्रस्ताव पर एक पावर प्लाइट प्रजेनेशन दिया। संयुक्त सुनवाई में, केपीटी और संबद्ध उपयोगकर्ताओं / संगठन निकायों ने अपने अपने पक्ष रखे हैं।

7.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान, केपीटी ने, बैक-अप क्षेत्र के वृद्धिकारी संशोधन के कारण प्रस्तावित दर में संधोधन करते हुए एक पूरक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। केपीटी द्वारा किए गए सुरुच्य बदलाव नीचे दिये गए हैं:

- 4.5 हेक्टेयर तक विचार किए गए विकसित बैक-अप क्षेत्र को 7 हेक्टेयर तक (तकरीबन) संशोधित किया गया। टीएमपी मार्गदर्शियों के मुताबिक इसके पहले कल्पित 10 हेक्टेयर के स्थान पर कुल बैक-अप क्षेत्र 12 हेक्टेयर हो गया है। इसलिए, आवश्यक रोप बैक-अप क्षेत्र का विकास बीओटी प्रचालक को करना होगा, अर्थात् 5.5 हेक्टेयर के बदले 5 हेक्टेयर। इसलिए, बर्थ से संबंध नहीं रखने वाली सिविल लागत में कटौती है।
- एशियाई पोटघाट की लंबाई 68 मी (जैसाकि केपीटी द्वारा प्रस्तुत आधार मानदियत्र में प्रदर्शित है) से 107.5 मी तक संशोधित करना। इस परिवर्तन से पाइल नींव, सुपर स्ट्रक्चर, बोक्साइर्स और फेंडर्स की लागत बढ़ गई है। तथापि, कुल परियोजना लागत अर्थात् ₹ 10959 लाख में कोई बदलाव नहीं है।
- परियोजना गारेमापकों में बदलाव के कारण सुविधा की प्रचालन लागत में आए बदलाव निम्नप्रकार हैं:

ब्लौरे	₹ लाख में
कार्गो प्रहसन गतिविधि द्वारा प्रचालन लागत	2605.20
तैरती क्रेन हेतु प्रचालन लागत	1035.42
बर्थ की प्रचालन लागत	612.75

(iv). उपायिक निहितार्थ परियोजना परिमापकों में बदलाव से प्रस्तावित प्रशुल्क पर बहुत थोड़ा प्रभाव पड़ा है, जो नीचे दिया गया है:

(क). बर्थ किराया प्रभार:

दर ₹ में प्रति जीआरटी प्रति घंटा	
विदेश-गामी पोत	₹2.75
तटीय पोत	₹1.65

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

बंदर बेसिन पर कार्गो प्रहस्तन हेतु अप्रैल प्रशुल्क:

क्र. सं.	वस्तु	प्रति मीट्रिक टन हेतु दर ₹ में	
		विदेश	तटीय
1.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	65.88	39.53
2.	ब्रेक बल्क कार्गो (स्टील और थैला बंद कार्गो)	123.53	74.12
3.	टिबर लॉग्स*	197.64	118.58

ओटीबी पर तैरती क्रेन किराए पर लेने के लिए प्रशुल्क

क्र. सं.	वस्तु	प्रति मीट्रिक टन हेतु दर ₹ में	
		विदेश	तटीय
1.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	30.31	18.19
2.	ब्रेक बल्क कार्गो (स्टील और थैला बंद कार्गो)	56.84	34.10
3.	टिबर लॉग्स*	90.93	54.56

* ओटीबी पर और बंदर बेसिन पर अन्य ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु जो दर लागू होगी, वही टिबर प्रहस्तन हेतु लागू होगी।

(ग). भंडारण प्रभार:

	दर प्रति टन / दिन
(i). निःशुल्क अवधि	5 दिन - आयात 15 दिन - निर्यात
(ii). भंडारण प्रभार	1 ले से 7 वे दिन - ₹3.90 8 वे से 14 वे दिन - ₹5.79 15 वे दिन से आगे - ₹7.72

(घ). साफ-सफाई, कार्गो तोलने के लिए, धून दबाने के लिए, पर्यावरण और व्यवस्थापन, लिफ्ट-ऑन, लिफ्ट-ऑफ प्रभार, सुरक्षा उपाय इत्यादि केलिए विविध प्रभार ₹5.46 प्रति टन तक प्रस्तावित है।

(घ). पूंजीगत लागत में कमी और प्रचालन लागत (विद्युत और लाइसेंस शुल्क लागत) में बढ़ोतारी के कुल प्रभाव के रूप में कार्गो प्रहस्तन प्रशुल्क में छोटीसी वृद्धि आयी है।

(घ). पश्चिमी पोतघाट की लंबाई में वृद्धि के परिणामस्वरूप पूंजीगत लागत में वृद्धि के कारण, जिसकी वजह है, बर्थ किराये प्रभार बढ़ा दिये गए है।

8. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में मानलिया गया था, केपीटी को कुछ बिन्दुओं पर अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था। निरंतर याद दिलाने के बाद, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 अप्रैल 2012 के जरिये अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत की है। इसके अलावा, केपीटी ने दिनांक 20 अप्रैल 2012 के अपने पत्र में कहा है कि संयुक्त सुनवाई के दौरान परियोजना मानदण्डों में परिवर्तन और अन्य बदलावों के बारे में दिये गए सुझावों को शामिल करते हुए, इसने अपने प्रस्ताव में दरमान में और अपनी फीसिबिलिटी रिपोर्ट में संशोधन किया है और

तदनुसार उसने संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव, दरमान और फीसिबिलिटी रिपोर्ट के साथ प्रस्तुत किया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान हमारे द्वाया उठाए गए बिन्दु और उसपर केपीटी के जवाब नीचे तालिका में दिये गए हैं:

क्र. सं	टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी के जवाब
(i).	उपलब्ध भौतिक सुविधाओं के संदर्भ लेते हुए निर्धारित क्षमता की समीक्षा करें और निर्धारित क्षमता और उपलब्ध करवाने के लिए प्रस्तावित उपरकर के बीच, यदि कोई बेमेल हो तो, दूर करें।	(केपीटी ने बताया है कि कथित प्रश्न का उसके संशोधित प्रस्ताव में उत्तर दिया गया है।) संशोधित प्रस्ताव में, केपीटी ने कहा है कि: “ 4.5 हेक्टेयर तक विचार किया गया विकसित बैक-अप क्षेत्र संशोधित कर अब 7 हेक्टेयर कर दिया गया है। इसके पहले कल्पित 10 हेक्टेयर कुल बैक-अप के स्थान पर टीएमपी मार्गदर्शी के अनुसार क्षेत्र 12 हेक्टेयर तक विचार किया गया है। तदनुसार, शेष बैक-अप क्षेत्र अर्थात् 5.5 हेक्टेयर के बजाय 5 हेक्टेयर ही बीओटी प्रवालक द्वारा विकसित किया जाएगा। इसलिए, बर्थ से असंबंधित सिविल लागत में कमी है।” पश्चिमी पोतधाट की लंबाई में 68 मी से (जैसी केपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए गए आधार मानचित्र में मानी गई) 107.5 मी तक बढ़ाई जाने के कारण बर्थ की सिविल लागत में एक और बदलाव हुआ है। इस बदलाव ने पाइल फाउंडेशन, सूपर स्ट्रक्चर, बोलाइर्स और फेंडर्स की लागत को भी बढ़ा दिया है।”
(ii).	प्रहसन किए जाने वाले विभिन्न किरम के कार्गो और उसके पड़ाव समय का संदर्भ लेते हुए आबंटन हेतु प्रस्तावित बैक-अप भूमि के क्षेत्रफल का औचित्य साबित करें।	(केपीटी ने बताया है कि कथित प्रश्न का उसके संशोधित प्रस्ताव में उत्तर किया गया है।) संशोधित प्रस्ताव में, केपीटी ने कहा है कि: “जैसाकि, बहुउद्देशीय कार्गो हेतु स्टेक यार्ड की जरूरत परिकलित करने के लिए टीएमपी द्वारा कोई मार्गदर्शी प्रदान नहीं किए गए हैं, बहुउद्देशीय कार्गो की भंडारण आवश्यकता का परिकलन, बहुउद्देशीय कार्गो हेतु केपीटी में वर्तमान में मौजूद आवश्यकताओं के आधार पर किया गया है। पतन द्वारा 3.29 एमएमटीपीए इष्टतम क्षमता हेतु आवश्यक बैक-अप क्षेत्र का परिकलन पतन द्वारा 12 हेक्टेयर तक किया गया है।”
(iii).	पुष्टि करें कि क्वे पर किसी तकनीकी या भौतिक बाधाओं के कारण केवल तीन एक्सकेवेटर्स ही तैनात किए जासकते हैं। यदि इस प्रकार के कोई बाधा नहीं दिखाई देती है पतन द्वारा इनके तैनाती को केवल तीन तक ही सीमित करने के लिए वजह क्या है।	क्षमता परिकलन हेतु कुल 3 एक्सकेवेटर्स ही कल्पित किए गए हैं। तथापि, प्रचालन लागत का परिकलन 4 एक्सकेवेटर्स पर विचार करते हुए प्रचालन लागत का परिकलन किया गया है क्योंकि एक एक्सकेवेटर बैक-अप क्षेत्र में काम करने की कल्पना की गई है। जेटी पर कार्यरत 3 एक्सकेवेटरों में से यदि कोई एक बिगड़ जाता है तब इस एक्सकेवेटर का उपयोग जेटी पर किया जा सकेगा। इसके अलावा, पोतधाट की लंबाई, नक्शा, कार्गो सम्मिश्रण, पोतधाट के आकार को देखते हुए बजेस को खड़ा करना इत्यादि तकनीकी मानदण्ड पर विचार करते हुए, और मौजूदा पतन उपयोगकर्ताओं के अभिमत पर विचार करते हुए भी, पुष्टि की जाती है कि, बंदर बेसिन पर ज्यादा से ज्यादा 3 एक्सकेवेटर्स ही तैनात किए जा सकते हैं। इसके अलावा, पतन उपयोगकर्ताओं का मानना है कि ज्वार-भाटे की सीमाओं के कारण कार्गो की मात्रा केवल 3 एक्सकेवेटर्स के उपयोग करने के लिए ही पर्याप्त रहेगी। हम ने बंदर बेसिन बार्ज जेटी की इष्टतम क्षमता का परिकलन ओटीबी से बंदर बेसिन तक बार्ज संचलन पर किया है। कृपया मसौदा फीसिबिलिटी रिपोर्ट का अनुच्छेद सं. 5.5. देखिये।

बहुउद्देशीय बर्थ पर उपलब्ध करवाई जाने वाली सेवाओं के लिए आपार्ट प्रशुल्क निर्धारण के मानदण्ड के आधार पर, टर्मिनल (बार्ज जेटी) की इष्टतम क्षमता 3.29 एमएमटीपीए तक परिकलित की गई है।

(iv)	बीओटी प्रचालक को हस्तांतरित करने के लिए प्रस्तावित विकसित सुविधाओं के मूल्यांकन को दोबारा देखिये और पुष्टि करें कि स्वीकृत मूल्यांकन की अपनाई गई पद्धति, इस प्रकार के मूल्यांकन हेतु सरकार द्वारा जारी किए गए अनुदर्शों का अनुपालन करती है।	कारोबार परामर्शदाता (transaction adviser) के अधिकार के अनुसार, सरकार द्वारा प्रदत्त कोई मार्गदर्शी नहीं है और बीओटी प्रचालक को हस्तांतरित की जानेवाली सुविधाओं के लिए खर्च की गई वास्तविक लागत के आधार पर ही केपीटी ने अपफ्रंट प्रीमियम पर विचार किया है। पंजीकृत सरकारी मूल्य निर्धारक द्वारा मूल्यांकन प्राप्त किया जा रहा है। जोभी मूल्य अधिक होगा वही केपीटी द्वारा शामिल किया जाएगा।
------	---	---

9.1. जैसाकि, पिछले पैराग्राफ में चर्चा की गई है, केपीटी ने अपने अगस्त 2011 के प्रस्ताव को संशोधित किया है। इसका परिणाम यह हुआ है कि जब केपीटी के अगस्त 2011 के पिछले प्रस्ताव की तुलना संशोधित प्रस्ताव से की गई तो पूँजीगत लागत, प्रचालन लागत और राजस्व आवश्यकता में बदलाव आ गया है।

- (i). 3 एक्सकेवेटरों के आधार पर, एक्सकेवेटर्स की इष्टतम क्षमता 3.29 मिलियन मीट्रिक टन्स प्रति वर्ष (एमएमटीपीए) पर बरकरार रखी गई है, और 1 तैरती क्रेन के आधार पर, तैरती क्रेन की इष्टतम क्षमता 3.09 एमएमटीपीए पर बरकरार रखी गई है।
- (ii). पूँजीगत लागत:
- (क). अगस्त 2011 के प्रस्ताव में अनुमानित कुल सिविल पूँजीगत लागत (बर्थ के अलावा) ₹3196.19 लाख के मुकाबले अप्रैल 2012 के प्रस्ताव में अनुमानित सिविल पूँजीगत लागत (बर्थ के अलावा) ₹2951.35 लाख है, जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है:

ब्यौरा	अगस्त 2011 के इ प्रस्ताव में पूँजीगत लागत अनुमान	अप्रैल 2012 के प्रस्ताव में पूँजीगत लागत अनुमान	(₹ लाख में)
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि			
सिविल लागत			
(क). आरसीसी कार्य नष्ट करने के लिए	0.06	0.06	
(ख). अस्थाई फैरिंग दीवार	41.72	41.72	
(ग). डामर बिछाने के लिए	19.88	19.88	
(घ). बैकअप क्षेत्र विकसित करने के लिए (सिविल कार्य)	2564.96	2331.78	
(ङ). अनुषंगी ढांचागत संरचना कार्य	100.00	100.00	
(च). डीपीआर तैयार करना	37.50	37.50	
(छ). केपीटी को अपफ्रंट भुगतान करना (स्टेकिंग क्षेत्र, एसडब्ल्यूडी, सड़क, फैरिंग दीवार प्रतिस्थापना और जल आपूर्ति लाइन हेतु)	279.87	279.87	
(ज). विविध लागत @ 5%	152.20	3196.19	140.54
			2951.35

- (ख). अगस्त 2011 के प्रस्ताव में अनुमानित कुल बर्थ लागत ₹2001.96 लाख के मुकाबले, अप्रैल 2012 के प्रस्ताव में अनुमानित कुल बर्थ लागत ₹2247.15 लाख हो गई है, जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है:

उपरोक्त लागत के 5% पर विविध लागत	95.33	107.01	(₹ लाख में)

	अगस्त 2011 के प्रस्ताव में अनुमानित पूँजीगत लागत	अप्रैल 2012 के प्रस्ताव में अनुमानित पूँजीगत लागत
बर्थ के निर्माण हेतु पूँजीगत लागत		
पाइल फाउंडेशन (नींव)	552.70	2001.96
सूपर स्ट्रक्चर	228.86	686.92
बोल्डइंस और फैडर्स	8.51	325.20
केपीटी को अपफ्रंट भुगतान (दक्षिण पोतधाट और उसके विस्तारण हेतु)	531.56	11.46
डीपीआर तैयार करने के लिए	37.50	531.56
पूँजीगत निर्कर्षण	547.50	37.50
		547.50

(ग). इस प्रकार, अगस्त 2011 के प्रस्ताव में अनुमानित कुल परियोजना लागत की तुलना में अप्रैल 2012 के प्रस्ताव में यथा अनुमानित परियोजना लागत का ब्यौरा नीचे देया गया है:

क्रं सं	ब्यौरे	अगस्त 2011 के प्रस्ताव में लगाए गए अनुमान	अप्रैल 2012 के प्रस्ताव में लगाए गए अनुमान
क.	बंदर बेसिन पर बहुउद्देशीय कार्गो का कार्गो प्रहसन (आउटर टूना ब्लाय (ओटीबी) पर तैरती क्रेन का उपयोग नहीं करने वाले पोत के लिए)		
	सिविल लागत, बर्थ लागत थोड़कर	3196.19	2951.35
	बार्ज जेट्री पर उपस्कर लागत	3261.93	3261.93
		6458.12	6213.28
बी.	ओटीबी पर तैरती क्रेन की पूंजीगत लागत	2499.00	2499.00
सी.	बर्थ की पूंजीगत लागत	2001.96	2247.15
डी.	परियोजना लागत	10959.08	10959.43

जैसाकि ऊपर देखा जा सकता है, हालांकि सिविल लागत और बर्थ लागत में बदलाव है, (फिरभी) कुल परियोजना लागत लगभग वही है।

(iii). प्रचालन लागत के अनुमानों में बदलाव आया है, जो नीचे दिया गया है:

(₹ लाख में)

क्रं सं	ब्यौरे	आगस्त 2011 प्रस्ताव के अनुमान	अप्रैल 2012 प्रस्ताव के अनुमान
(क).	एक्सकेवेटर्स के लिए	2526.50	2563.06
(ख).	बर्थ किराये के लिए	599.65	612.75

(iv). राजस्व आवश्यकता के अनुमानों में बदलाव निम्नप्रकार है:

(₹ लाख में)

क्रं सं.	ब्यौरे	अगस्त 2011 के प्रस्ताव में अनुमान			अप्रैल 2012 के प्रस्ताव में अनुमान		
		एक्सकेवेटर्स	तैरती क्रेन	बर्थ किराया	एक्सकेवेटर्स	तैरती क्रेन	बर्थ किराया
(i).	प्रचालन लागत	2526.50	1035.42	599.65	2553.06	1035.42	612.75
(ii).	प्रतिलाभ @ 16%	1033.30	399.84	320.31	994.13	399.84	359.54
(iii).	कुल राजस्व आवश्यकता	3559.80	1435.26	919.96	3547.19	1435.26	972.29

(v). राजस्व आवश्यकता में उपरोक्त बदलाव का परिणाम यह हुआ कि केपीटी के अगस्त 2011 के प्रस्ताव में प्रस्तावित अपक्रंत प्रशुल्क की तुलना में पतल द्वारा अप्रैल 2012 में प्रस्तावित अपक्रंत प्रशुल्क में किंवित परिवर्तन आया है।

9.2. 10 मई 2012 तक उनके टिप्पणियां/अभिमत माँगते हुए अप्रैल 2012 का प्रस्ताव उपयोगकर्ताओं / अपेक्षित बोलीदाताओं को परिपत्रित किया गया है। उपयोगकर्ताओं / अपेक्षित बोलीदाताओं से कोई जवाब नहीं मिला है।

10. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध है। इस संबंध में प्राप्त टिप्पणियां तथा संबंधित पक्षकारों की दलीलों को अलग से संबंधित पक्षकारों को भेजा जाएगा। यह विवरण हमारी वेब साइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

11. इस प्रकरण पर कार्यवाई करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

(i). यह प्रस्ताव, कांडला पतन न्यास (केपीटी) में पब्लिक प्राइवेट साझेदारी पद्धति के जरिये विकसित किए जानेवाली बार्ज प्रहस्तन सुविधा पर प्रहस्तित करने के लिए विचार किए गए सभी प्रकार के सुष्क बल्क कार्गो, स्टील और थैला-बंद कार्गो जैसे ब्रेक-बल्क कार्गो, और टिंबर और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव, फरवरी 2008 में (तत्कालीन) पोतपरिवहन, सङ्क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु जारी किए गए मार्गदर्शियों पर आधारित है।

केपीटी को पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि पीपीपी परियोजनाओं के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के फरवरी 2008 की मार्गदर्शियों की धारा 2.2. के अनुसार, विभिन्न प्रकार के कार्गो / सेवाओं हेतु इस समय निर्धारित किए जाने वाली उपरी प्रशुल्क सीमा केवल बंदर बेसिन पर प्रस्तावित परियोजना पर ही लागू नहीं होगी, बल्कि इसके बाद आगामी पांच वर्षों में सदृश कार्गो / सेवाओं के लिए बोली लगाए जानेवाली सभी परियोजनाओं पर लागू होगी।

केपीटी को यह भी स्पष्ट किया गया है कि इस वक्त निर्धारित किया जानेवाला अपफ्रंट प्रशुल्क, आउटर टूना ब्वाय (ओटीबी) पट तैरती केन जैसी सहायक सुविधाओं और अन्य सहायक सुविधा, जैसाकि तैरती केन, एक्सकेवेटरों का उपयोग करते हुए बार्जेस के जरिये सुष्क बल्क कार्गो, स्टील और थैला-बंद कार्गो और टिंबर जैसे ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो का बहन करनेवाले कार्गो प्रचालन हेतु है। बंदर बेसिन पर कथित कार्गो के प्रहस्तन हेतु केपीटी द्वारा तैयार की गई इस पद्धति में यदि कोई बदलाव आता है तो, पद्धति में बदलाव को, यदि कोई हो, शामिल करने के लिए प्रशुल्क की समीक्षा करनी होगी।

(ii). केपीटी ने अपना प्रस्ताव अगस्त 2011 में दाखिल किया है। तदनंतर, प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा मैंगी गई जानकारी / स्पष्टीकरण के आधार पर और 5 जनवरी 2012 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में की गई चर्चा के आधार पर, जैसाकि इससे पहले भी बताया गया है, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 अप्रैल 2012 के माध्यम से एक संशोधित प्रस्ताव भेज दिया है। केपीटी द्वारा प्रस्तुत दिनांक 20 अप्रैल 2012 के संशोधित प्रस्ताव के साथ साथ इस मामले पर कार्यवाही के दौरान केपीटी द्वारा प्रस्तुत जानकारी / स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में, विचार किया गया है।

(iii). पतन का यह प्रस्ताव, एक्सकेवेटरों और संलग्न उपस्करों की सहायता से बंदर बेसिन पर बार्जेस के जरिये लाये जाने वाले विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए और ओटीबी पर तैरती केन उपलब्ध करने के लिए है। केपीटी ने बताया है कि उसने बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट मार्गदर्शियों में पदत मानदण्ड अपनाए हैं। हालाँकि, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन हेतु मानदण्ड प्रदान करते हैं, किन्तु वह मानदण्ड इलेक्ट्रिक लेवल लिफिंग केन की तैनाती और अलग किस्म के उपस्कर के बारे में है। इसके आगे, मार्गदर्शियों में तैरती केन के लिए कोई स्पष्ट मानदण्ड उपलब्ध नहीं है। मार्गदर्शियों की धारा 3.2. पतन में मौजूद विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुये संबंधित पतन द्वारा प्रस्तुत किए जाने वाले औचित्य के आधार पर मानदण्ड में इस प्राधिकरण द्वारा आवश्यक परिवर्तन किए जाने की अनुमति प्रदान करती है।

केपीटी ने बंदर बेसिन पर गहराई की सीमा के कारण बार्ज प्रहस्तन के जरिये उत्पन्न होनेवाले नवीन व्यापार को आकर्षित करने के लिए इस परियोजना की परिकल्पना की विचार की। इसलिए, पैनामेक्स और कैपसाइज जैसे उद्धतर क्षमता वाले पोत आउटर टूना buoy ब्वाय पर खड़े किए जाएंगे और बताया गया है कि ओटीबी पर मुख्यपोतों से बार्जेस पर कार्गो उतारने के लिए और चढ़ाने के लिए तैरती केन अत्यावश्यक है, (ताकि) कार्गो को बार्ज जेही तक लाया जा सके।

केपीटी द्वारा बताई गई स्थिति के आधार पर, ओटीबी और बार्ज जेही पर तैनात करने के लिए प्रस्तावित उपस्कर पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है, हालाँकि वे (उपस्कर) अपफ्रंट मार्गदर्शियों में बहुउद्देशीय बर्थ पर तैनात करने के लिए प्रदत्त उपस्करों से भिन्न है। केपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य और विश्लेषण के आधार पर, संबंधित मानदण्डों पर जोर किया गया है।

इस संदर्भ में, यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि यद्यपि अपफ्रंट मार्गदर्शी, बहुउद्देशीय बर्थ पर ईएलएल केन की तैनाती प्रदान करते हैं, विशाखापत्नम पतन न्यास (वीपीटी), पारादीप पतन न्यास (पीपीटी), वी ओ चिंदबरनार पतन न्यास (वीओसीपीटी), न्यू मंगलोर पतन न्यास (एनएमपीटी) और कोलकाता पतन न्यास (केओपीटी) जैसे कुछ अन्य महापत्न न्यासों पर कार्गो प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में ईएलएल केन के बदले में हार्बर मोबाइल केन की तैनाती अपनाई गई है।

(iv). इष्टतम क्षमता:

(क). बार्ज प्रहस्तन सुविधा:

(i). केपीटी ने, दृढ़ता से कहा है कि 3 संख्या के एक्सकेवेटरों की प्रहस्तन दर के आधार पर बंदर बेसिन सुविधा की इष्टतम क्षमता 32.9 लाख टन प्रति वर्ष होगी। मार्गदर्शियों में एक्सकेवेटरों हेतु कोई स्पष्ट मानदण्ड नहीं दिया गया है। 70% भार घटक के साथ, 100 हलचल प्रति एक्सकेवेटर प्रति घंटा पर विचार करते हुए और यह मानते हुए कि एक एक्सकेवेटर की 4.5 घनमीटर बकेट क्षमता, प्रति घनमीटर 1 टन के बराबर होगी और प्रति एक्सकेवेटर प्रतिदिन में 16.8. प्रचालन घंटों पर विचार करते हुए, केपीटी ने परिणित किया है कि एक दिन में 3 एक्सकेवेटरों के जरिये 15867 टन की दर पर शुक्त बल्क कार्गो प्रहस्तन किया जाएगा। विचार किए गए परिमापक कथित रूप से उपस्कर की वर्गिकृत क्षमता और वास्तविक निर्धारण दर पर आधारित है। शुक्त बल्क कार्गो, स्टील और अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर के अनुपात पट विचार करते हुए जैसाकि बहुउद्देशीय वर्थ के लिए अपांक्ट मार्गदर्शियों में दिया है, केपीटी ने स्टील और थैलाबंद कार्गो की प्रहस्तन दर 8467 टन प्रतिदिन और टिक्कर लॉन्स की प्रहस्तन दर 5292 टन प्रति दिन परिणित की है।

(ii). केपीटी पुष्टि की है कि पोतघाट कि लंबाई, पोतघाट का लेआउट, कार्गो मिश्रण, पोतघाट की आकृति के मुताबिक बार्जेस को खड़ा करना। जैसे तकीकी मानदण्डों को ध्यान में रखते हुए बंदर बेसिन पर ज्यादा से ज्यादा 3 संख्या में एक्सकेवेटरों को तैनात किया जा सकता है। इसके अलावा, केपीटी ने बताया है कि पतन उपयोगकर्ताओं ने भी राय दी है कि ज्वार-भाटे की सीमाएं इतनी मात्रा में ही कार्गो आने देंगी कि जिसका प्रहस्तन अधिकतम 3 एक्सकेवेटरों द्वारा किया जा सके।

यद्यपि, केपीटी ने एक्सकेवेटरों की 3 संख्या के आधार पर बंदर बेसिन स्थित बार्ज प्रहस्तन सुविधा की इष्टतम क्षमता निर्धारित की है, किंतु पूँजीगत लागत और प्रचालन लागत अनुमानित करने के उद्देश्य, केपीटी ने एक्सकेवेटरों की 4 संख्या पर विचार किया है। केपीटी द्वारा बताया गया है कि अगर जेट्टी पर कार्यरत तीनों एक्सकेवेटरों में से कोई एक खराब हो जाता है तो, उसने (केपीटी) बोलीदाताओं और संबद्ध अधिकारियों की सलाह के आधार पर बैक-अप उपस्कर के रूप में, पूँजी लागत और प्रचालन लागत में एक अतिरिक्त एक्सकेवेटर के लिए, विचार किया है। इसके अलावा, केपीटी ने आगे बताया है कि जब (यह) अतिरिक्त एक्सकेवेटर जेट्टी पर काम नहीं करेगा, इसका उपयोग भंडारण यार्ड / बैक-अप क्षेत्र में किया जाएगा।

इस संदर्भ में, यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि विभिन्न महापट्टन न्यासों की भिन्न-भिन्न परियोजनाओं के अपांक्ट प्रशुल्क मामलों के निर्धारण से संबंधित किसी अन्य मामले में ब्रेक-डाउन और भर्ममत एवं अनुरक्षण जैसी किसी अन्य आक्रियता में सहाता प्रदान करने के आधार पर, किसी अतिरिक्त पोत से तट उपस्कर पर विचार नहीं किया गया है। केवल टर्मिनल की क्षमता के प्रहस्तन के लिए आवश्यक उपस्करों पर ही विचार किया गया है। प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया वास्तविकों का विचार किए बिना, मानदण्डीय आधार पर ही चलती है।

केपीटी ने आगे बताया है कि यदि अतिरिक्त एक्सकेवेटर जेट्टी पर काम नहीं कर रहा होगा तो उसका उपयोग भंडारण यार्ड / बैक-अप क्षेत्र में किया जाएगा। इस प्रसंग में, यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि जेट्टी पर तैनात करने के लिए प्रस्तावित 3 एक्सकेवेटरों के अलावा, भंडारण यार्ड में भी 3 और अन्य एक्सकेवेटरों को तैनात करने के लिए केपीटी ने प्रस्ताव रखा है।

याद रहे कि कोलकाता पतन न्यास (केओपीटी) के आउटर टर्मिनल - I रिवराइन (नदीतट पर) जेट्टी विर्माण परियोजना हेतु अपांक्ट प्रशुल्क निर्धारित करते समय भी, कार्गो की हलचल हेतु उपयोग किए जाने वाले अतिरिक्त ट्रक्स की आवश्यकता में सहाता शामिल करने के लिए पतन के प्रस्ताव को मानलिया गया था, क्योंकि यह (ट्रक्स) आनुषंगिक उपस्कर था, प्रत्यक्षतः न कि टर्मिनल क्षमता में प्रत्यक्षरूप से कोई योगदान कर रहा था। तथापि, बार्ज प्रहस्तन सुविधा पर

4 एक्सकेवेटरों की आवश्यकता को उचित साबित करने के लिए केपीटी ने कोई तकनीकी विश्लेषण अलगसे प्रस्तुत नहीं किया है।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, अतिरिक्त एक्सकेवेटर की पूँजीगत लागत और प्रचालन लागत पर विचार नहीं किया गया है, विशेष कर तब जब, बार्ज प्रहस्तन सुविधा की क्षमता में इस अतिरिक्त एक्सकेवेटर का कोई योगदान नहीं होगा।

(iii). (क). मार्गदर्शियों में प्रदत्त सूत्र के अनुसार, 70% घटक का प्रयोग केवल एक बार इष्टतम क्षमता निर्धारित करने के लिए किया जाना है। बार्ज प्रहस्तन सुविधा की इष्टतम क्षमता मालूम करने के लिए, केपीटी ने 70% घटक का प्रयोग तीन बार किया है। पहली बार, प्रति एक्सकेवेटर प्रति घंटे हलचलों की संख्या (अर्थात् 100 हलचल * 70%) पर भार घटक के रूप में, दूसरी बार, प्रचालन घंटों में (अर्थात् 24 घंटे * 70% = 16.8 घंटे) और तीसरी बार, जैसाकि मानदण्ड में दिया है, समग्र क्षमता के परिकलन में।

(ख). जब स्थिति का औचित्य बताने के लिए कहा गया तो, केपीटी ने कोई सुस्पष्ट जवाब नहीं दिया है। मानदंद क्षमता निर्धारण के लिए प्रासंगिक प्रत्येक परिमापक में पृथक कुशन प्रदान नहीं करते। तथापि, यह विचारते हुए कि फीसिबिलिटी रिपोर्ट कहती है कि एक एक्सकेवेटर एक हलचल में अधिक से अधिक 70% तक मात्रा ही उठा सकता है, स्थिति पर विश्वास किया जाता है। इस संबंध में, यह ध्यान देने योग्य है कि, आदेश सं. टीएमपी/32/2010-वीपीटी दिनांक 29 नवंबर 2010 के माध्यम से वीपीटी की डब्ल्यूएम्पी-I बर्थ पर मशीनों से लोह अयस्क के प्रहस्तन हेतु अपफ्रेट प्रशुल्क निर्धारित करने से संबंधित मामले में, (मार्गदर्शियों में प्रदत्त 70% के मानक से अधिक) प्रचालनीय आवश्यकताओं हेतु लिए गए समय को गणना में लेते हुये उपस्कर कुशलता घटक का परिकलन किया गया है। जैसाकि केपीटी द्वारा पुष्टि की गई है, आपूर्तिकर्ताओं द्वारा प्रदत्त रेटेड क्षमता 100 हलचल प्रति घंटा है और टर्मिनल की इष्टतम क्षमता हासिल करने के लिए कथित रेटेड क्षमता का 70% गणना में कार्यकारी क्षमता के रूप में लिया गया है। ऐसा एक्सकेवेटरों के लिए मार्गदर्शियों में प्रदत्त कोई उत्पादकता मानक न होने की बजाए से किया गया है।

(ग). अपफ्रेट प्रशुल्क मार्गदर्शी बिलकुल स्पष्ट करता है कि प्रचालन घंटों के रूप में 24 घंटे प्रति दिन पर विचार किया जाना चाहिए। एक दिन में 16.8 प्रचालन घंटों के रूप में विचार किए जाने पर केपीटी ने कोई तकनीकी औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है और केवल यह बताया है कि यह अनुकूल ज्वार-भाटा परिस्थितियों के दौरान संभव होने वाले कामकाज के (अतिरिक्त) घंटों पर आधारित है। इसके साथ ही, यह भी ध्यान में रखा जाए कि केपीटी ने अपेक्षित गहराई को बरकरार रखने के लिए बिरंतर चलते रहने वाले अनुरक्षण निर्कर्षण हेतु अत्यधिक लागत राशि का अनुमान लगाया है (इस विश्लेषण के उत्तराधि में इस पर चर्चा की गई है)। इसके आगे, यह बात भी ध्यान में रखनी चाहिए कि प्रस्तावित सुविधा केवल बार्जेस का प्रहस्तन करेगी जिनके लिए बहुतअधिक गहराई की आवश्यकता नहीं होगी। उल्लेखनीय रूप से, आदेश सं. टीएमपी/42/2009-केपीटी दिनांक 17 अगस्त 2010 के माध्यम से कांडला पत्तन के टेक्स से हटकर, टूना के पास शुष्क बल्क कार्गो टर्मिनल हेतु अपफ्रेट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में और साथ ही, केपीटी के बहुरदीय बर्थ सं. 13 से 16 तक के अपफ्रेट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में भी, केपीटी ज्वार-भाटा हालातों का हवाला देते हुए प्रचालन घंटों में कोई रियायत नहीं मांगी थी। उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, क्षमता निर्धारण करते समय, अलग से कोई (रियायत) अनुमोदित नहीं की गई है।

(iv). 70% के भार घटक के साथ 100 हलचल प्रति एक्सकेवेटर पर विचार करते हुये और 24 घंटे प्रतिदिन प्रति एक्सकेवेटर के प्रचालन घंटों के आधार पर, 3 एक्सकेवेटरों द्वारा प्रतिदिन प्रहस्तन शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर 22680 टन तक परिणामित होती है। केपीटी द्वारा विचार की गई शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर के अनुपात पर विचार करते हुए, स्टील और थैला बंद कार्गो की प्रहस्तन दर 12095 टन प्रतिदिन परिणामित होती है और टिबर लॉग्स की प्रहस्तन दर 7559 टन प्रतिदिन परिणामित होती है।

यह ध्यान देने योग्य है कि बार्ज जेटी पर 3 ईंटलएल केनों के बदले में 3 एक्सकेवेटरों की तैनाती पर विचार किए जाने का यह परिणाम हुआ है कि बहुउद्देशीय बर्थ के अपांट मार्गदर्शियों में प्रदत्त शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और थैला बंद कार्गो और अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर की तुलना में, शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और थैला बंद कार्गो की उच्चतम प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है।

(v). इष्टतम क्षमता के परिकलन में विचार किया गया शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और थैला बंद कार्गो और टिबर लॉग्स का क्रमशः 71.29%, 1.70% और 27.01%, में सम्मिश्रण कथित रूप से प्रिष्ठे तीन वर्षों के दौरान अर्थात् 2008-09 से 2010-11 तक, बार्जेस के जरिये केपीटी पर प्रहस्तित वास्तविक कार्गो पर आधारित है।

(vi). इस प्रकार, कार्गो सम्मिश्रण के प्रतिशत और शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और थैलाबंद कार्गो और टिबर लॉग्स की अलग-अलग प्रहस्तन दर के आधार पर बार्ज प्रहस्तन सुविधा की इष्टतम क्षमता, केपीटी द्वारा निर्धारित 32.9 लाख टन के मुकाबले, 70% की उपयोगिता पर 47.1 लाख टन परिणामित होती है।

(ख). आउटर दूना ब्लाय (ओटीबी) पर तैरती केन:

(i). तैरती केआरईएन की तैनाती की परिकल्पना ओटीबी पर बार्जेस के जरिये कार्गो प्रहस्तन प्रचालन संपादित करने के लिए की गई है। भविष्य में बिना गियर वाले पोतों की माँग पूरा करने के लिए एक तैरती केन की तैनाती के औचित्य को फीसिविलिटी रिपोर्ट ने स्थापित किया है। मार्गदर्शियों में तैरती केन के कामकाज के संबंध में कोई अलग मानदण्ड उपलब्ध नहीं है।

(ii). केपीटी ने तैरती केन की इष्टतम क्षमता 31.7 लाख टन प्रतिवर्ष निर्धारित की है। 70% के भार घटक के साथ प्रतिदिन 1300 टन शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए और 16.8 घंटे प्रतिदिन प्राप्त केन के प्रचालन धंटों के आधार पर, केपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर 15288 टन प्रतिदिन प्राप्त की है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपांट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और अन्य कार्गो के लिए प्रदत्त प्रहस्तन दर के अनुपात का प्रयोग करते हुए केपीटी ने स्टील और थैलाबंद कार्गो की प्रहस्तन दर 8153 टन प्रतिदिन और टिबर लॉग्स की प्रहस्तन दर 5096 टन प्रति दिन परिणामित की है।

(iii). तैरती केन की इष्टतम क्षमता प्राप्त करने के लिए, केपीटी ने 70% का कुशन घटन तीन बार प्रड़न किया है।

चूंकि, शुष्क बल्क के लिए 1300 टन प्रतिधंटा की प्रहस्तन दर का आपूर्तिकारकों द्वारा दावा किया है, एक्सकेवेटरों के मामले में इससे पहले दिये गए कारणों के नजरिए से, क्षमता परिकलन हेतु 70% का भार घटक माना गया है। तथापि, इसके पहले दिये गए कारणों पर ध्यान देते हुए, प्रचालन धंटों में अलग से कोई रियायत नहीं दी गई है।

(iv). 70% के भार घटक के साथ 1300 हलचल प्रति धंटो पर विचार करते हुए और 24 घंटे प्रतिदिन के प्रचालन धंटों के आधार पर, तैरती केन द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर 21840 टन प्रति दिन परिणामित होती है। केपीटी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और अन्य कार्गो हेतु विचार की गई प्रहस्तन दर के बराबर प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए, स्टील और थैलाबंद कार्गो की प्रहस्तन दर 11640 टन प्रतिदिन परिणामित होती है और टिबर लॉग्स की प्रहस्तन दर 7272 टन प्रतिदिन परिणामित होती है।

(v). इस प्रकार, कार्गो सम्मिश्रण और शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और थैला बंद कार्गो और टिबर लॉग्स की अलग-अलग प्रहस्तन दर के आधार पर, 70% उपयोगिता के साथ तैरती केन की इष्टतम क्षमता 45.3 लाख तक परिणामित होती है।

(ग). बहुउद्देशीय बर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में, यार्ड की क्षमता का अलग से निर्धारण का अनुबंध नहीं है। फिर भी, केपीटी से अनुरोध किया गया था की वह प्रहस्तित किए जानेवाले विभिन्न किरम के कार्गो और उनके पड़ाव समय का संदर्भ लेते हुए आबंटन करने के लिए प्रस्तावित बैक-अप भूमि क्षेत्रफल का औचित्य साबित करे। इस संबंध में, केपीटी ने बताया है कि केपीटी से जौजूद बहुउद्देशीय कार्गो के वर्तमान प्रचालनों के आधार पर उसने भंडारण क्षेत्र की आवश्यकता को 12 हेक्टेयर तक परिणित किया है। केपीटी यह भी कह दिया है कि 1 एमएमटीपीए क्षमता के लिए 2.5 से 3 हेक्टेयर तक का भूमि जरूरी है, हालांकि, इस क्षेत्र की आवश्यकता पर विश्वास किया गया है। इस विश्लेषण में 12 हेक्टेयर

(व). पूँजीगत लागतः

(क). बार्ज प्रहस्तन सुविधा:

(i). सिविल लागतः

(क). अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी अपेक्षा करते हैं कि पतन न्यास द्वारा प्रदत्त अनुमानों के अनुसार सिविल लागत पर विचार किया जाए। केपीटी ने अस्थाई चार दीवारी, डामर बिलाने और बैक-अप क्षेत्र का विकास जैसी केपीटी ने सिविल लागत की मुख्य मदों के लिए, दर विश्लेषण प्रस्तुत किया है, जिस पर भरोसा रखा गया है। बैक-अप क्षेत्र विकसित करने से संबंधित लागत के परिकलन में एक अंकगणितीय त्रुटि देखी गई थी जिसे ठीक कर लिया गया है। आरसीसी कार्य निकाल देना और आनुषंगिक मूलसंरचना कार्य जैसे सिविल कार्यों की मदों के लिए केपीटी ने एक मुश्तरारी पर विचार किया है।

(ख). पतन ने कार्गो प्रहस्तन हेतु अनुमानित सिविल लागत में ₹ 37.50 लाख की डीपीआर लागत को शामिल किया है। हालांकि केपीटी व्यय की प्रकृति और उसका आधार स्पष्ट करने का विशेष अनुरोध किया गया था, फिरभी उस ने कोई जवाब नहीं दिया है। सिविल और उपस्कर लागत के अनुमानों में स्पष्ट रूप से शामिल नहीं किए गए अन्य विभिन्न व्यय शामिल (accommodate) करने के लिए पूँजीगत लागत का 5% को विविध लागत के रूप में मान्यता देने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी प्रावधान करते हैं। अतएव, डीपीआर लागत को विविध लागत के एक भाग के रूप में लिया जाना चाहिए, और इसलिए, (उस पर) सिविल लागत के अनुमानों में अलग से विचार नहीं किया गया है।

(ग). केपीटी ने अपफ्रंट भुगतान पर पूँजीगत सिविल लागत की एक मद के रूप में विचार किया है। कथित अपफ्रंट भुगतान, भंडारण क्षेत्र, एसडब्ल्यूडी, सँइक, चार दीवारी के पुनःनिर्माण और जल आपूर्ति लाइन जैसे सिविल कार्यों की लागत की वसूली का प्रतिनिधित्व करता है, जिसके लिए केपीटी द्वारा पहले खर्च किया गया है और जो कार्य बीओटी प्रचालक को सौंपे जाएंगे। केपीटी ने पृष्ठी की है कि बीओटी प्रचालक को सौंपे जाने वाली परिसंपत्तियों की लागत, प्रचलित बाजार दर के मुताबिक है।

जब केपीटी से अनुरोध किया गया कि बीओटी प्रचालक को हस्तांतरित की जाने वाली सुविधाओं के मूल्यांकन की समीक्षा करे और प्रमाणित करे कि इसके द्वारा स्वीकृत मूल्यांकन पद्धति सरकारी निर्देशों के अनुरूप है, तो केपीटी ने स्पष्ट उत्तर दिया है कि (इस संबंध में) सरकार द्वारा प्रदत्त कोई मार्गदर्शी उपलब्ध नहीं है और उसने सुविधाओं पर खर्च किए गए वास्तविक लागत के आधार पर अपफ्रंट प्रीमियम पर विचार किया है। इसके आगे केपीटी ने बताया है कि पंजीकृत सरकारी मूल्यनिर्धारक द्वारा किया गया मूल्यांकन मंगाया जारहा है और केपीटी द्वारा उच्चतर मूल्य शामिल किया जाएगा।

केपीटी ने इस प्रकरण को अंतिम रूप दिये जाने तक, मूल्यांकन रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की है। यह स्पष्ट नहीं है की कैसे केपीटी द्वारा परिसंपत्तियों के बिना मूल्य पर बाद की एक अवस्था दबाव डाला जासका। इस प्रकरण में, केपीटी द्वारा सूचित मूल्यों पर भरोसा किया गया है। (Please check)

(घ). केपीटी ने, 2008 के अपफॉल प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त सिविल एवं उपस्कर लागत के कुल अनुमान के 5% की दर से विविध पूँजीगत लागत अनुमानित करने की बजाय अनुमानित सिविल लागत के 5% और अनुमानित उपस्कर लागत के 5% की दर पर, अलग-अलग विविध पूँजीगत पर विचार किया है। विश्लेषण में इस स्थिति पर भरोसा किया गया है।

(ii). उपस्कर लागत:

(क). जैसाकि इससे पहले बताया गया है बार्ज प्रहस्तन सुविधा पर केपीटी द्वारा तैनात करने के लिए प्रस्तावित उपस्कर की रूप-रचना (configuration) पर भरोसा किया गया है। केपीटी ने बैक-अप क्षेत्र में कार्गो प्रहस्तन हेतु 4.5 घनमीटरवाले 4 संख्या में एक्सकेवेटरों, 5 मीट. वाले 4 संख्या में फोर्क लिफ्ट्स, 10 मीट. वाले 2 संख्या में फोर्क लिफ्ट्स, 10 मीट. वाले 9 संख्या में पे लोडर्स और 3 संख्या में एक्सकेवेटरों के उपयोग का प्रस्ताव रखा है।

यह यह ध्यान देने योग्य है कि अपफॉल प्रशुल्क निर्धारण हेतु मार्गदर्शियों की धारा 3.2. इस प्राधिकरण को मानदंडों पर प्रभाव डालने वाली पत्तन की विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर आवश्यक समायोजन करने कि यूट प्रदान करती है। केपीटी द्वारा प्रस्तावित संपूरक उपस्कर पर किसी भी उपयोगकर्ता / बोतीदाता ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण नीचे दी गई चर्च के अधीन, दिये गए उपस्कर योजना पर विचार करने और उपरोक्त उपस्करों की संख्या के अनुमानन पर विचार करने को प्रवृत्त (इषुक) है।

(ख). याद रहे कि हालांकि केपीटी ने बार्ज प्रहस्तन सुविधा की इष्टतम क्षमता 3 संख्या में एक्सकेवेटरों के आधार पर निर्धारित की है, एक्सकेवेटरों की पूँजीगत लागत और प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के उद्देश्य से, केपीटी ने 4 संख्या में एक्सकेवेटरों पर विचार किया है। इसके पहले दिये गए कारणों से, बंदर बेसिन स्थित जेटी पर 3 एक्सकेवेटरों की लागत और तैनाती पर ही इस विश्लेषण में, विचार किया गया है।

(ग). एक एक्सकेवेटर की लागत 810000 यूरो के संदर्भ में, केपीटी ने बजेटरी निविदा प्रस्तुत की है। एक्सकेवेटरों का मामले में ईपीसीजी लाभ के बाद सीमा शुल्क पर विचार किया जाचुका है। विचार की गई परिवहन लागत भी निविदा द्वारा साबित की गई है।

आमतौर पर, अपफॉल मामलों को निपटाते समय आयातीत उपस्कर की लागत अद्यतन करने के लिए प्रकरण को अंतिम रूप दिये जाने के समय प्रचलित मुद्रा-विनिमय दर पर विचार किया जाता है। प्रचलित मुद्रा-विनिमय दर के आधार पर एक्सकेवेटरों की लागत अद्यतन करने के लिए किये गये विशेष अनुरोध के बावजूद, केपीटी ने एक्सकेवेटरों की लागत को इस आधार पर अद्यतन नहीं किया है, कि मुद्रा-परिवर्तन के लिए निरंतर उत्तरती-चढ़ती मुद्रा विनिमय दर का औसत लेना बेहतर होगा। अतएव, इस प्रकरण का विश्लेषण के दौरान प्रचलित मुद्रा-विनिमय दर ₹69.131 प्रति यूरो पर विचार करते हुए, केपीटी द्वारा अनुमानित एक्सकेवेटर की लागत अद्यतन की गई और लगभग ₹6.07 करोड़ प्रति मरीन तक ली गई है। इस प्रकार, तीन एक्सकेवेटरों की अनुमानित लागत लगभग ₹18.21 करोड़ परिणित होती है।

(घ). 5 मीट. फोर्क-लिफ्ट ट्रक्स, 10 मीट. फोर्क-लिफ्ट ट्रक्स और 10 मीट. पै-लोडर्स की लागत के साथ कोई दस्तावेजीय साह्य प्रस्तुत नहीं किया गया है। किंतु उपस्करों के प्रत्येक प्रकार की, केपीटी द्वारा मानी गई इकाई लागत कुछ अन्य महापत्तनों से संबंधित मामलों में जैसे, विशाखापत्तनम पतन न्यास (वीपीटी) (प्रकारण सं. टीएमपी/39/2008-वीपीटी दिनांक 12 फरवरी 2009, बहुउद्दीशीय प्रहसन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण और पारादीप पतन न्यास (पीपीटी) (प्रकारण सं. टीएमपी/43/2009-पीपीटी दिनांक 19 जनवरी 2010), बहुउद्दीशीय कार्गो प्रहसन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण वैसे ही उपस्करों की लागत के समतुल्य पायी गई है। उपरोक्त की दृष्टि से, ऊपर दिये गए प्रत्येक उपस्कर की केपीटी द्वारा प्रस्तुत पूंजीगत लागत पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ङ). रस्टेक याई पर कार्गो प्रहसन हेतु उपयोग किए जाने वाले एक्सकेवेटर की लागत के संदर्भ में, केपीटी ने ₹29 लाख की निविदा प्रस्तुत की है। जैसाकि निविदा में दिखाया गया है एक्सकेवेटर की इकाई लागत में केपीटी द्वारा उत्पाद शुल्क और विक्री-कर अवयव जोड़ दिये गए हैं। इस प्रकार, 3 एक्सकेवेटरों की लागत ₹1 करोड़ तक परिणित होती है।

(च). यद्यपि, अग्निशमन यंत्र, विद्युतिकरण और धर्मकांटा जैसे अन्य उपस्करों की लागत किसी दस्तावेजीय साह्य के जरिये साबित नहीं की गई, केपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान फीसिविलिटी रिपोर्ट के मुताबिक है।

(छ). केपीटी ने अपफ्रंट भुगतान पर पूंजीगत उपस्कर लागत में एक मद के रूप में विचार किया है। कथित अपफ्रंट भुगतान, बीआरी प्रचालक से वसूल की जाने वाली अग्निशमन, विद्युतिकरण और धर्मकांटा की लागत का प्रतिनिधित्व करता है। इसके पहले दिये गए कारणों से, पतन को प्राप्त होने वाले अपफ्रंट भुगतान की राशि को उपस्कर लागत के एक अंश के रूप में केपीटी द्वारा विचार किए जाने (की पद्धति) पर, इस विश्लेषण में भरोसा किया गया है।

(ज). इसके पहले दिये गए कारणों से, केपीटी द्वारा उपस्कर लागत के 5% तक विविध लागत पर विचार किए जाने पर भरोसा किया गया है।

(ख). ओटीबी पर तैरती क्रेन:

- एक तैरती क्रेन की लागत 1800000 यूरो के संदर्भ में, केपीटी ने निविदा प्रस्तुत की है। पेडेस्टल, जेनरेटर, ग्रैब्स की लागत और विचार परिवहन लागत भी निविदा दस्तावेज़ के जरिये साबित किए गए हैं। तैरती क्रेन के मामले में ईपीसीजी लाभ के बाद सीमा शुल्क पर विचार किया गया है। आमतौर पर, अपफ्रंट (प्रशुल्क) प्रकरणों पर निर्णय लेने समय आयातित उपस्कर की लागत अद्यतन करने के लिए प्रकरण को अंतिमस्तप देने के समय प्रचलित मुद्रा-विनिमय दर पर विचार किया जाता है। तैरती क्रेन की लागत को प्रचलित मुद्रा-विनिमय दर के आधार पर अद्यतन करने की है, कि विनिमय के लिए निरंतर बदलने वाली मुद्रा दर का औसत लेना बेहतर होगा। केपीटी द्वारा अनुमानित क्रेन की लागत अद्यतन की गई है और इस प्रकरण के विश्लेषण के दौरान प्रचलित मुद्रा-विनिमय दर ₹69.131 प्रति यूरो के आधार पर लगभग ₹17.68 करोड़ मानी गई है।
- तैरती क्रेन की पूंजीगत लागत में डंब बार्ज और टग्स की लागत सम्मिलित है। केपीटी ने डंब बार्ज की लागत के संदर्भ में ₹4.77 करोड़ की और टग्स की लागत के बारे में ₹2.61 करोड़ की निविदा प्रस्तुत की है। सेवाकर अवयव और पोत पंजीकरण प्रभार का भी निविदा में उल्लेख किया गया है।

(iii). जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, मुद्रा विनिमय दर पर और करते हुए अनुमानित तैरती क्रेन की लागत के अद्यतन आधार पर, तैरती क्रेन की कुल लागत ₹26.03 करोड़ तक विचार की गई है।

(iv). पहले दिये गए कारणों के आधार पर, केपीटी द्वारा उपस्कर की विचार की गई लागत के 5% पर विविध लागत पर भरोसा किया गया है।

(ग). बाईंग गतिविधि:

(i). अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी पत्तन से अपेक्षा करते हैं कि वह सिविल लागत का अनुमान लगाए। केपीटी ने बाईंग गतिविधि के लिए किए निर्माण जाने वाले किसी भी सिविल कार्य के लिए कोई दर विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है। तदनुसार, सिविल लागत की मदों पर, एक पिण्डराशि के रूप में दैसे ही विचार किया गया है जैसा केपीटी द्वारा दिया गया है।

(ii). केपीटी ने जेटी के साथ-साथ किए जानेवाले पूँजीगत निर्करण की लागत का भुगतान ₹5.48 करोड़ लगाया है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, केपीटी इकाई दर ₹535/- प्रति घनमी के समर्थन कोई ने दस्तावेजीय साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। चूंकि, फिसिबिलिटी रिपोर्ट दर का समर्थन करती है और चूंकि पूँजीगत निर्करण की लागत के लिए स्वीकृत इकाई दर के बारे में उपयोगकर्ताओं / भावी बोलीदाताओं ने कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तुत ₹ 5.48 करोड़ के पूँजीगत निर्करण अनुमान पर भरोसा करता है।

(iii). दक्षिण पोतधाट के निर्माण और उसके विस्तार के लिए केपीटी द्वारा खर्च की गई राशि, जो बीओटी प्रचालक से पत्तन द्वारा प्राप्त की जानी है, मूल्यांकन रिपोर्ट पर आधारित नहीं है और कथित रूप से, केपीटी द्वारा व्यय की गई वास्तविक लागत है। इसके पहले दिये गए कारणों के आधार पर, इस विश्लेषण में पत्तन द्वारा अनुमानित अपफ्रंट भुगतान राशि पर विश्वास किया गया है।

(iv). इसके पहले दिये गए कारणों पर और करते हुए, डीपीआर तैयारी की लागत को पूँजीगत अनुमानों में अनुमोदित 5% विविध लागत के एक अंश के रूप में लिया जाना है और इसलिए, इस विश्लेषण में इसे अलग से नहीं लिया गया है।

(v). जैसाकि इसके पहले कहा गया है, केपीटी द्वारा विचार की गई उपस्कर लागत के 5% की दर से विविध लागत पर विश्वास किया गया है।

(vi). मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्ड के अनुसार, अनुमानित संशोधित पूँजीगत लागत के 16% की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ का परिकलन किया गया है।

(vii). प्रचालन लागत:

(क). बार्ज प्रहस्तन सुविधा:

(i). ईधन लागत:

(क). प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की ईधन लागत निर्धारित करने के लिए केपीटी ने 4292 प्रचालन घंटों पर विचार किया है। केपीटी ने बताया है कि अनुकूल ज्वार-भाटा हालातों में उपलब्ध होने वाले कामकाज घंटों के अधार पर 4292 घंटों के परिकलन ($=365*24*70%*70\%$) पर विचार किया जा रहा है और इसके आगे कहा है कि अपफ्रंट मार्गदर्शियों में दिये गए कामकाज के 4000 घंटों को देखते हुये 4292 घंटे उचित ही दिखाई देते हैं।

इस्तमाल कमता ने निर्धारण में दिये गए कारणों को देखते हुये, अलग अलग किस्म के उपस्कर की ईधन लागत का अनुमान लगाने के लिए, कामकाज के 6132 घंटे पर विचार किया गया है (अर्थात् 365 दिन * 24 घंटे * 70%)।

(ग). प्रति एक्सकेवेटर प्रतिधंडा 32 लिटर, प्रति 5 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रक प्रतिधंडा 7 लिटर, प्रति 10 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रक प्रतिधंडा 10 लिटर, प्रति 10 मी.ट. पै-लोडर प्रति धंडा 12 लिटर और बैक-अप क्षेत्र में प्रति एक्सकेवेटर प्रति धंडा 12 लिटर ईधन की खपत और, ट्रक्स और ट्रेलर्स की ₹15 प्रति टन की ईधन लागत किसी भी विश्लेषण से उद्दित नहीं लगी। केपीटी ईधन खपत ने बताया है कि अनुभवजनित अवलोकन और उत्पादकर्ताओं से की गई चर्चा और वास्तविक खपत पर आधारित है।

5 मी.ट. फोर्क-लिफ्ट ट्रक, 10 मी.ट. फोर्क-लिफ्ट ट्रक और 10 मी.ट. पै-लोडर हेतु केपीटी द्वारा विचार की गई ईधन खपत 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्ड के अनुसार है और इसलिए इसपर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

अन्य उपस्कर के संबंध में, आवश्यक ब्योरे के अभाव में और इस स्थित पर विचार करते हुए कि केपीटी ने पुष्टि की है कि ईधन खपत उत्पादकर्ताओं की गई चर्चा पर आधारित है और साथ में इस पर भी विचार करते हुए कि केपीटी द्वारा विचार की गई ईधन खपत के बारे में उपयोगकर्ताओं को कोई आपत्ति नहीं है, यह प्राधिकरण अन्य उपस्कर के बारे में केपीटी द्वारा विचार की गई ईधन खपत पर भरोसा करने को विवश है।

केपीटी द्वारा विचार की गई डीजल की इकाई दर इस प्रकरण को अंतिम रूप दिये जाने के समय प्रचलित डीजल दर ₹46.25 प्रति लिटर की इकाई दर का संदर्भ लेते हुये, अद्यतन कई गई हैं।

(ii). विद्युत लागतः

पत्तन द्वारा विद्युत लागत, कथित रूप से 240000 यूनिट प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष के प्रचलित मानदण्ड और ₹ 7 प्रति यूनिट की दर के आधार पर 12 हैक्टेयर की प्रकाश व्यवस्था के संबंध में अनुमानित की गई है।

यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि, विद्युत खपत हेतु केपीटी द्वारा अपनाया गया मानदण्ड, 2.4 लाख यूनिट प्रतिवर्ष प्रति हैक्टेयर, अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में लिकिंड बल्क टर्मिनल के लिए प्रदत्त विद्युत मानदण्ड है। इस संदर्भ में, केपीटी ने कहा है कि उद्देश्य एक होने के कारण, लिकिंड टर्मिनल हेतु प्रदत्त मार्गदर्शियों का संदर्भ लेते हुए प्रकाश व्यवस्था पर विचार किया जाना चाहिए।

बहुउद्दीशीय बर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी, यार्ड की प्रकाश-व्यवस्था के लिए विद्युत खपत के बारे में मानदण्ड प्रदान नहीं करते हैं। फिर भी, यार्ड की प्रकाश व्यवस्था आवश्यक है। अतएव, अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में लिकिंड बल्क टर्मिनल हेतु प्रदत्त मानदण्ड का अनुसरण करते हुये केपीटी द्वारा विचार की गई विद्युत खपत, 240000 यूनिट्स प्रति हैक्टेयर प्रति वर्ष पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

विद्युत की इकाई लागत, ₹7 प्रति यूनिट के समर्थन में केपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजीय साझ्य केवल अंतर-विभागीय जापन है। तथापि, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि, ₹7 प्रति यूनिट की विद्युत इकाई लागत पर आदेश सं. टीएमपी/42/2009-केपीटी दिनांक 17 अगस्त 2010 के जरिये, कोंडला पत्तन के टेकरा से हटकर और दूना के पास स्थित शुक्क बल्क कार्गो टर्मिनल हेतु, निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क मामले में विचार किया गया था और इसलिए इस विश्लेषण में भी इस पर विचार किया गया है।

(iii). केपीटी द्वारा मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का अनुमान सिविल कार्य के लिए सिविल लागत के 1% पर और अभियांत्रिकी (मरीनी) उपस्करों और विद्युत उपस्करों की लागत के 5% पर किया गया है, जो मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्ड के अनुरूप है।

(iv). केपीटी द्वारा बीमा लागत का अनुमानन सकल अचल परिसंपत्तियों के 1% पर और अन्य व्यय का अनुमानन अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5% पर किया गया है, जो मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्ड के अनुसार है।

मूल्यांकन का परिकलन, कंपनी अधिनियम, 1956 में प्रदत्त दरों के अनुसार, सिविल लागत पर 3.34% की दर से, और उपरक्तर लागत पर 10.34% की दर से संबंधित परिसंपत्ति समूह के लिए, सरल-रेखा पद्धति के अनुसार किया गया है और यह अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु प्रदत्त मार्गदर्शियों के अनुरूप है।

2008 के मार्गदर्शी अपेक्षा करते हैं कि लाइसेंस शुल्क का अनुमानन संबंधित महापत्तनों के लिए प्रदत्त दरमान के आधार पर किया जाए। लाइसेंस शुल्क अनुमानित करने के लिए पतन द्वारा स्वीकृत इकाई दर 180 दिनों से अधिक पड़ाव समय के लिए कार्गो के खुले स्थान (पक्का प्लाट्स, और कद्या प्लाट्स) पर भंडारण से संबंधित है और इसका स्वभाव विलंब प्रभार जैसा है।

यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि, आदेश सं. टीएएमपी/42/2009-केपीटी दिनांक 17 अगस्त 2010 के जरिये कांडला पतन के टेकरा से हटकर और दूना के पास स्थित शुक्क बल्क कार्गो टर्मिनल हेतु, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय भूमि क्षेत्र का लाइसेंस शुल्क, 180 दिन से अधिक दिनों के लिए रुकने वाले सामान्य कार्गो हेतु प्रदत्त भंडारण शुल्क की दर पर आधारित था जैसाकि कांडला पतन के मौजूदा दरमान में दिया है, क्योंकि, उस समय केपीटी की भूमिंपदा (एस्टेट) के लिए काई अलग पट्टेदारी कियाये अनुमोदित नहीं किए गए थे।

अतएव, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 के जरिये क्रमशः जुलाई 1999, जनवरी 2004 और जनवरी 2009 से प्रारंभ होने वाले तीन प्रशुल्क चक्र के लिए केपीटी की भूमि हेतु पहली बार पट्टेदारी कियाए निर्धारित किये था।

तदनंतर, आदेश सं. टीएएमपी/8/2011-केपीटी दिनांक 29 जून 2011 के जरिये केपीटी के शुक्क बल्क कार्गो बर्थ सं. 7 और 8 के यंत्रीकरण हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दोसात, केपीटी भूमि के लिए आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 के माध्यम से प्रदत्त पट्टेदारी कियाये को लागू किया गया था।

केपीटी से यह सुनिश्चित किया गया है कि, “तट से आधा मील पानी के अंदर तक जल-मुहाने से युक्त भूमि” वर्ग, अर्थात् कांडला खाड़ी का पश्चिमी तट, हेतु प्रदत्त पट्टेदारी कियाया बंदर बेसिन स्थित परियोजना के लिए लाइसेंस शुल्क निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक होगा। कथित आदेश मैं कथित क्षेत्र के लिए 1 जनवरी 2009 से लागू करते हुए प्रदत्त पट्टेदारी कियाया ₹110.40 प्रति वर्ग मी प्रतिवर्ष है जिसमें 2% की वार्षिक वृद्धि होगी। संदर्भित प्रकरण में, 2012 की दर प्राप्त करने के लिए ₹117.16 प्रति वर्ग मीटर की दर अपनाते हुए और उस पर 2% की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए लाइसेंस शुल्क अनुमानित किया गया है। तदनुसार, 12000 हेक्टेयर की भूमि के लिए पट्टेदारी कियाया अनुमानित किया गया है।

जैसाकि 2010 के भूमि नीति मार्गदर्शियों की धारा 6.2.2.3.(के) अनुबंध करती है, 1.437 हेक्टेयर के जलकुंभ (water area) के लाइसेंस शुल्क हेतु, उपरोक्त लाइसेंस शुल्क के 50% पर विचार किया गया है।

(ख). ओटीबी पर तैरती क्रेन :

(i). ईधन लागत :

(क). केपीटी ने 154 लीटर प्रति टीईयू की ईधन खपत पर विचार किया है। ईधन खपत का समर्थन किसी दस्तावेजीय साक्ष्य के जरिये नहीं किया गया है। इस संबंध में, यहाँ बताना उचित होगा कि हाल ही में, आदेश सं. टीएएमपी/30/2011-एमओपीटी दिनांक 2 मई 2012 के जरिये द्रांसरिपर्स / तैरती क्रेन के जरिये कार्गो प्रहस्तन हेतु

अपफ्राम प्रशुल्क निर्धारण हेतु मुरगाव पतन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुये, तैरती केन की ईधन खपत, क्रमशः, कामकाज के समय के दौरान 96 लिटर प्रति घंटा पर और फुर्सत के घंटों के दौरान 12 लिटर प्रति घंटा पर विचार किया गया है। एमओपीटी के मुताबिक, फुर्सत के घंटों के दौरान भी, कर्मचारियों के आवास को रोशनी उपलब्ध करने के लिए, सुरक्षा लाइट, और वातानुकूलन व्यवस्था हेतु, केन पर स्थापित जेनरेटर्स को चौबीसों घंटे निरंतर काम करता रहना पड़ता है। आवश्यक जानकारी के अभाव में, यह प्राधिकरण तैरती केन की एमओपीटी के प्रकरण में विचार की गई ईधन खपत पर विश्वास कर रहा है।

(ख). आवश्यक व्योरे के अभाव में, यह प्राधिकरण केपीटी द्वारा अपने परिकलनों में विचार की गई ईधन खपत, 100 लिटर प्रतिघंटा प्रतिटिंग पर विश्वास करने को है।

(ii). केपीटी द्वारा मरम्मत और अनुरक्षण लागत, तैरती केन की लागत का 5% तक अनुमानित की है, जो उपस्कर लागत के 5% तक मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार किए जाने से संबंधित मानदण्ड के अनुसार है।

(iii). बीमा लागत का अनुमान तैरती केन की लागत के 1% पर लगाया गया है, जो बीमा लागत को उपस्कर लागत का 1% तक विचार किए जाने से संबंधित मानदण्ड के अनुसार है।

(iv). मूल्यहास कंपनी अधिनियम, 1956 में प्रदत्त दरों के अनुरूप सरल रेखा पद्धति अपनाते हुए तैरती केन की लागत के 10.34% पर परिकलित किया गया है और यह पद्धति कंपनी अधिनियम के अनुसार उपस्कर लागत पर मूल्यहास परिकलित किए जाने से संबंधित मानदण्ड के अनुसरण में है।

(ग). बार्थिंग गतिविधि:

(i). मार्गदर्शी अपेक्षा करने हैं कि बार्थिंग सेवा की प्रचालन लागत, बर्थ लागत के 1% पर अनुमानित की जानी चाहिए।

बार्थिंग गतिविधि में केपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन लागत में अनुरक्षण हेतु 1% के प्रदत्त मानक के अलावा, बर्थ लागत के 1% पर बीमा लागत और बर्थ लागत का 3.34% दर पर मूल्यहास भी शामिल है।

हालाँकि, मार्गदर्शी प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1% तक सीमित करते हैं, परिसंपत्ति के लिए पर्याप्त बीमा सुरक्षा रहना आवश्यक है और इस तथ्य को भी नकारा नहीं जा सकता है कि टूट-फूट के कारण परिसंपत्ति का मूल्यहास हो सकता है। अन्य महापत्तनों पर अपांट बर्थ किराया निर्धारित करते हुए, यह स्थिति रखीकार की गई थी और बीमा की लागत तथा मूल्यहास पर बार्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता के लिए विचार किया गया था।

ऊपर बताई गई स्थिति पर गौर करते हुए, इस प्रकरण में भी, बार्थिंग गतिविधि से राजस्व आवश्यकता निर्धारित करने के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय, बीमा लागत और मूल्यहास लागत के घटक पर विचार किया गया है।

(ii). इसके अतिरिक्त, बार्थिंग गतिविधि हेतु प्रचालन लागत के अनुमानन में, पूँजीगत निकर्षण के 90% पर अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण का घटक भी शामिल है। पतन द्वारा प्रस्तुत किया गया औचित्य यह है कि स्थान और जेट्री के बार्ज के आकार के कारण बंदर बेसिन के बगल तलधट अधिक मात्रा में जमा होने की संभावना है, जिनकी वजह से वहाँ परार्थ / सामग्री अधिक मात्रा में जमा हो जाएगी। इसलिए, गहराई की सीमा बढ़ी दूर करने के लिए, इस जमावड़ को निरंतर निकर्षण द्वारा निकालना जरूरी है।

जैसाकि इसके पहले बताया जा चुक छ है, पूँजीगत निकर्षण की लागत ₹535/- प्रति घन मीटर तक विचार की गई। तदनुसार, अनुरक्षण निकर्षण की लागत पूँजीगत निकर्षण के 90% पर, लगभग ₹482/- प्रति घन मीटर तक परिगणित होती है। पतन द्वारा प्रस्तुत औचित्य पर गौर करते हुए और चूंकि कथित स्थिति से फैसिबिलिटी रिपोर्ट भी सहमत है, यह प्राधिकरण पतन द्वारा प्रस्तुत अनुरक्षण लागत पर विचार कर रहा है। ध्यान रहे कि, आदेश सं.टीएमपी/42/2009-के प्रतीक्षा दिनांक 17 अगस्त 2010 के जरिये कांडला पतन स्थित टूना के करीब और टेकरा से हटकर शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए अपांक्ट प्रशुल्क निर्धारित करते समय, जेट्टी के साथ-साथ और पहुंच जलमार्ग का अनुरक्षण निकर्षण व्यय ₹255/- प्रति घन मीटर तक अनुमानित किया गया है।

(viii). अपांक्ट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरणी में उपरोक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधन किया गया है। संशोधित विवरणी की एक प्रति अनुलग्नक-1 के सम में संलग्न है।

(क). बंदर बैसिन स्थित बार्ज प्रहस्तन सुविधा की वार्षिक राजस्व आवश्यकता ₹3752.79 लाख अनुमानित की गई, जो पतन द्वारा अनुमानित ₹3547.17 लाख के मुकाबले प्रचालन लाभ, और नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ का जोड़ है।

इसी प्रकार, ओटीबी स्थित तैरती क्रेन के लिए वार्षिक राजस्व आवहयकता ₹1590.96 लाख अनुमानित की गई, पतन द्वारा अनुमानित ₹1435.26 लाख के मुकाबले जो प्रचालन लागत और वियोजित पूँजी का जोड़ है।

(ख). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के मार्गदर्शियों के अनुसंधान में, बार्ज प्रहस्तन सुविधा के साथ साथ ओटीबी स्थित तैरती क्रेन के मामले में, केपीटी द्वारा, कुल राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन, प्रहस्तन प्रभार हेतु 90% तक, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार में से प्रत्येक के लिए 5% तक किया गया है।

(ग). बार्ज प्रहस्तन सुविधा और तैरती क्रेन के लिए प्रशुल्क की ऊपरी सीमा इस प्रकार निर्धारित की गई है ताकि, बार्ज प्रहस्तन सुविधा पर इष्टतम क्षमता तक और तैरती क्रेन की सहायता से ओटीबी पर, टर्मिनल के प्रचालन करने के लिए अनुमानित राजस्व आवश्यकता पूरी की जा सके। यहाँ यह उल्लेख करना प्रारंभिक होगा कि, बार्ज प्रहस्तन सुविधा की लागत में धर्मकांटा की लागत भी सम्मिलित है। तथापि, केपीटी ने सुस्पष्ट रूप से यह नहीं कहा है कि धर्मकांटा की लागत कैनस अपांक्ट प्रशुल्क घटक वहन करेगा। चूंकि, प्रत्येक सेवा के लिए अपांक्ट प्रशुल्क का परिकलन कथित सेवा के लिए प्रभाजित राजस्व आवश्यकता को हासिल करने के लिए किया गया है, यह अनुचित नहीं होगा कि धर्मकांटा की सेवा प्रदान किए जाने से संबंधित प्रावधान को कार्गो प्रहस्तन में या विविध प्रभार में शामिल किए जाए। सुविधा के लिए, धर्मकांटे का उपयोग किए जाने के लिए पर प्रभार विविध प्रभार के एक अंश के रूप में विचार किया गया है।

(घ). सरकार के नीति निर्देश के अनुसार, तटीय कार्गो के लिए (तापीय कोयला और कंचा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क पेलेट्स सहित पीओएल को छोड़कर) रियायती प्रशुल्क प्रदान किया जाना चाहिए, जो सामान्य कार्गो / पोत संबंधी प्रभार के 60% से अधिक न हो। तदनुसार, सरकार की नीति के अनुसार, तीनों कार्गो समूहों में से प्रत्येक के लिए विदेश-गामी और तटीय कार्गो का भाग, क्रमशः 90% और 10% मानते हुए, केपीटी ने तटीय कार्गो हेतु रियायती प्रभार का प्रस्ताव किया है। पतन ने स्पष्ट किया है कि उसके द्वारा मानलिया गया कार्गो भाग, कांडला पतन न्यास के कार्गो प्रोफाइल पर आधारित है। इस विश्लेषण में, पतन द्वारा मानलिये गये विदेश-गामी/तटीय कार्गो भाग पर विश्वास किया गया है। केपीटी ने अनुमानित राजस्व आवश्यकता पूरी करने के लिए, विदेश-गामी / तटीय कार्गो के उनके अलग-अलग सम्बन्धण का संदर्भ लेते हुए, प्रत्येक कार्गो संवर्ग की प्रहस्तन दर प्राप्त किया है। केपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति, आदेश सं. टी.एमपी/8/2011-के प्रतीक्षा दिनांक 29 जून 2011 के जरिये शुष्क बल्क कार्गो वर्ष सं. 7 और 8 के मरीनीकरण के लिए अपांक्ट प्रशुल्क निर्धारण हेतु अनुसरित पद्धति के अनुरूप है।

(ङ). प्रस्तावित दरमान में, केपीटी ने, आयातित कार्गो के मामले में 5 दिन की निःशुल्क अवधि पर और निर्यात कार्गो के मामले में 15 दिन की निःशुल्क अवधि पर विचार किया है, जो मार्गदर्शियों के अनुरूप है। केपीटी ने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गो का 60% निःशुल्क अवधि के भीतर रवाना कर दिया जाएगा और बार्ज जेट्टी पर प्रहस्तित कुल कार्गो के शेष 40% पर भंडारण प्रभार आकर्षित होगा। इसके आगे, इस कार्गो में से,

अनुमान लगाया गया है कि 50% कार्गो पहले सप्ताह में निकल दिया जाएगा, और शेष 50% दूसरे सप्ताह में बने रहने के लिए अपेक्षित है। इससे यह स्थिति बनती है कि, भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए अनुमानित कुल कार्गो में से, 100% कार्गो पहले सप्ताह में भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा और दूसरे सप्ताह के दौरान केवल 50% ही पतन में रह जाएगा। केपीटी द्वारा इस संबंध में प्रस्तुत परिकलन में इस संबंध में कुछ विसंगतियां शामिल हैं, और इसलिए, उपरोक्त स्थिति प्रदर्शित करने के लिए उसमें संशोधन किए गए हैं। तदनुसार प्राप्त दर, पहले सप्ताह के दौरान ₹0.88 प्रति टन प्रति दिन और दूसरे सप्ताह के दौरान ₹1.32 प्रति टन प्रति दिन परिणामित होती है।

(viii). संशोधित राजस्व आवश्यकता के आधार पर, पतन द्वारा, विविध प्रभार के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क की ऊपरी सीमा प्रस्तावित ₹5.38 प्रति टन के मुकाबले ₹3.99 प्रति टन निर्धारित की गई है। कार्गो प्रहस्तन से संबंधित सभी विविध सेवाएं उपलब्ध करने के लिए, विविध प्रभार एक समिश्र प्रभार है।

(ix). बर्थिंग सेवा हेतु राजस्व आवश्यकता पतन द्वारा अनुमानित ₹972.29 लाख के बदले ₹963.89 लाख तक अनुमानित की गई है। तदनुसार, विदेश-गामी पोतों और नटीय पोतों के लिए केपीटी ने बर्थ किराया प्रभार परिकलित किया है।

सरकार के नीति विरदेश के अनुसार, तटीय पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क अन्य पोतों से संबंधित सादर्श प्रभार के 60% से अधिक नहीं, निर्धारित किया जाना चाहिए। कथित उद्देश्य के लिए, यह निर्णय लेने के लिए कि पोत विदेश-गामी अथवा तटीय है, पोत के प्रमाण पत्र में प्रदर्शित स्थिति प्रासंगिक होगी। संदर्भित मामले में, विदेश-गामी पोत यां तटीय पोतों का प्रहस्तन ओटीबी पर किया जाएगा। बंदर बेसिन पर, जिसके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क बर्थ किराया निर्धारित किया जा रहा है, ओटीबी और बंदर बेसिन के बीच आनेजाने वाले बार्जेस का प्रहस्तन किया जाएगा। अतएव, बंदर बेसिन पर विदेशगामी पोत और तटीय पोत के लिए बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करने का प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता है। बर्थ किराया प्रभार प्राप्त करने के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलन में इस स्थिति को प्रदर्शित करने के लिए, उचित संशोधन किया गया है। तदनुसार, बार्जेस पर लागू किए जाने वाला बर्थ किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके अंश के लिए ₹2.62 परिणामित होता है।

इसके पहले अन्य महापतनों को अपफ्रंट बर्थ किराया प्रदान करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा निर्णय लिया गया था कि अपफ्रंट बर्थ किराया रूपया मुद्रा में ही अनुमोदित किया जाना चाहिए। रूपया की मुद्रा में बर्थ किराये के लिए केपीटी का प्रस्ताव, अन्य प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के मुताबिक है।

(x). कुछ सामान्य शब्दों की परिभाषाएं, जैसाकि विदेशगामी पोत, तटीय पोत, प्रति दिन, निःशुल्क अवधि, टन, अन्य प्रशुल्क मामलों में प्रदत्त परिभाषाओं के मुताबिक अपफ्रंट अनुसूची में शामिल की गई है।

(xi). 2005 के मार्गदर्शियों में अनुबंधित और अन्य महापतनों / निजी प्रचालकों के दरमान में और अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में समान रूप से प्रदत्त कुछ सामान्य शर्तें जैसे व्यायोमित स्तर से अधिक यिलंब के जिसके लिए निजी टमिनल प्रचालक जिम्मेदार हो, प्रभारों के भुगतान के लिए उपयोगकर्ता से अपेक्षा नहीं की जा सकती; उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, ऐसे कारणों से जिनके लिए प्रचालक जिम्मेदार है जितनी अवधि तक प्रचालक कार्गो सौंपने / पोतान्तरित करने में असमर्थ हो उस अवधि का भंडारण प्रभार नहीं जुड़ेगा; इत्यादि, केपीटी द्वारा प्रस्तावित है और अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।

(xii). केपीटी ने स्पष्ट किया है कि बंदर बेसिन पर स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए बीओटी प्रचालक जिम्मेदार होगा और इसलिए, बंदर बेसिन पर प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क में बर्थ सं. 13 से 16 पर प्रचलित व्यवस्था की के समान स्टीवडोरिंग प्रभार सम्मिलित है। तथापि, चूंकि, बीओटी प्रचालक बार्जे प्रचालन और ओटीबी पर स्टीवडोरिंग के लिए जिम्मेदार नहीं है, अपफ्रंट प्रशुल्क में ओटीबी पर स्टीवडोरिंग प्रभार सम्मिलित नहीं किए गए हैं।

ओटीबी पर तैरती क्रेन के किराया प्रभार के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के अंतर्गत, केपीटी ने इस आशय का एक नोट शामिल किया है कि स्टीवडोरिंग प्रभार उपयोगकर्ता / पोत मालिक द्वारा अलग से बहन किए जाएंगे और स्टीवडोरिंग प्रभार की राशि का भुगतान सेवा प्रदाता को अलग से हित्या जाएगा। पतन पर स्टीवडोरिंग सेवा प्रदान करने के लिए स्टीवडोर्स को पतन व्याय द्वारा लाइसेंस दिये गए हैं। इस स्थिति दर्शाने के लिए कि ओटीबी तैरती क्रेन पर सेवा उपलब्ध करवाने वाले लाइसेंसद्ध सेवाप्रदाता को ही स्टीवडोरिंग प्रभार भुगतान किया जाएगा, पतन द्वारा प्रस्तावित नोट में संशोधन किया गया है।

12.1. मार्गदर्शियों की धारा 2.8. के अनुसार, प्रशुल्क की सीमाएँ मुद्रास्फीति के अनुसार किन्तु, 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले परिवर्तन के केवल 60% तक ही समायोजित की जाएंगी। प्रशुल्क सीमाओं में इस प्रकार के स्वयंचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किए जाएंगे और समायोजित प्रशुल्क सीमाएँ प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगी। वर्तमान मामले में, अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में विचारित पूँजी लागत तथा प्रचालन लागत की यूनिट दर का अनुमानन्द, मई 2012 के हैं, प्रत्येक वर्ष स्वचालित समायोजन के लिए विचार किए जाने हेतु 1 जनवरी 2010 के थोक मूल्य सूचकांक को अधार थोक मूल्य सूचकांक निर्धारित करना उचित और प्रासांगित पाया गया है। इस संदर्भ में केपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट, उचित रूप से संशोधित किया गया है।

12.2. जैसाकि मार्गदर्शियों की धारा 2.9.1. और 2.9.2 में विनिरिट है, वाणिज्यिक प्रचालन आरम्भ करने से पहले, निजी प्रचालक अनुमोदित उच्चतम दर युक्त दरमान और शर्तों की विवरणी को अधिसूचित करवाने के लिए, इस प्राधिकरण से संपर्क करेगा जैसाकि महापतन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 में अपेक्षित है।

12.3. मार्गदर्शियों की धारा 3.8.3. के अनुसार यदि दरमान और सर्वानुदारी शर्तों की विवरणी के विषय में कोई स्पष्टीकरण या व्याख्यान मांगने वाला कोई प्रश्न उठाता है तो मामला इस प्राधिकरण को सौंपा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

12.4. परियोजना के लिए निष्पादनता मानदण्ड बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से प्रकाशित किए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से अपेक्षा है कि उसका कार्य-निष्पादन कम से कम बोली दस्तावेजों / रियायत करार में प्रकाशित /घोषित निष्पादन-मानदण्डों तक तो आवश्य हो।

12.5. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क, बीओटी प्रचालक द्वारा तैनात किए जाने वाले एक्सकेवेटरों और तैरती क्रेन का उपयोग किए जाने का संदर्भ से है। यदि इस विश्लेषण में विचार की गई उपस्कर प्रणाली में कोई बदलाव आएगा तो, अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा करनी होगी।

12.6. निजी प्रचालकों की वास्तविक निष्पादनता का इस प्राधिकरण द्वारा प्रबोधन किया जाएगा। सेवा की गुणवत्ता के बारे में यदि कोई शिकायत प्राप्त होती है तो प्राधिकरण ऐसे आरोप की जाँच करेगा और अपने निर्कर्ष कांडला पत्तन न्यास को भेजेगा। निजी प्रचालक के विरुद्ध यदि कोई कार्रवाई की जानी होती तो कांडला पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायती करार के प्रावधानों के अनुसार समुचित कार्रवाई आरम्भ करेगा।

12.7. टर्मिनल में वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के अंत के बाद 15 दिन के भीतर, निजी प्रचालक कांडला पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल की वित्तीय एवं भौतिक निष्पादनता समाहित होगी।

13. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, संलग्नक-II के अनुसार कांडला पत्तन न्यास स्थित बंदर बेसिन पर शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और थैला बंद कार्गो, और टिबर के प्रहस्तन हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क की ऊपरी सीमा निर्धारित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III-4/143/12/असा.]

कंडला पतन न्यास में बंदर बेसिन पर बार्ज प्रहसन सुविधा के अपबोहृशन हेतु अग्रिम प्रशुल्क परिकलन

र लाख में

क्र. सं.	विवरण	अगस्त 2011 के अपने प्रस्ताव में केवीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए अनुमान	अगस्त 2012 के अपने प्रस्ताव में केवीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधित अनुमान	टीएमपी द्वारा सुधारणाएँ- अनुमान
I	बार्ज प्रहसन सुविधा की इच्छात्मकता			
	एस्पेक्टेवर्स की संख्या (4.5 घनमीटी बाटी शमता)	3	3	3
	प्रति एस्पेक्टेवर प्रति घटा में हलचल	100	100	108
	प्रयातन लोड फैक्टर (अधिकलन संभावित मात्रा का % के रूप में)	0.7	0.7	0.7
	एक घटे में तीन एस्पेक्टेवर्स द्वारा प्रतिस्तित शुक्र बल्क कार्गो	(4.5 घनमीटी) * (1 टन/घनमीटी) * 0.7 * (108 हलचल/घटा) * 3 = 945 टन/घटा	(4.5 घनमीटी) * (1 टन/घनमीटी) * 0.7 * (180 हलचल/घटा) * 3 = 945 टन/घटा	(4.5 घनमीटी) * (1 टन/घनमीटी) * 0.7 * (108 हलचल/घटा) * 3 = 945 टन / घटा
	एक दिन में प्रयातन के घटे	16.8 घटे अर्थात 24 घटे * 0.7	16.8 घटे अर्थात 24 घटे * 0.7	24 घटे
	3 एस्पेक्टेवर्स की प्रहसन दर			
	- बल्क कार्गो के लिए प्रहसन दर / दिन	(945 टन/घटा) * (16.8 घटे) = 15,876 टन/दिन	(945 टन/घटा) * (16.8 घटे) = 15,876 टन/दिन	(945 टन/घटा) * (24 घटे) = 22680 टन/दिन
	- स्टील एवं ऐलायन कार्गो	15,876 का 53.33% = 8467 टन / दिन	15,876 का 53.33% = 8467 टन / दिन	22680 का 53.33% = 12895 टन / दिन
	- टिक्कर लोड द्वारा प्रहसन दर / दिन में	15,876 का 33.33% = 5,292 टन/दिन	15,876 का 33.33% = 5,292 टन/दिन	22680 का 33.33% = 7559 टन / दिन
	प्रहसन किए जाने वाले कार्गो का प्रतिशत			
	- साझी प्रकार के बल्क कार्गो	71.29%	71.29%	71.29%
	- स्टील एवं ऐलायन कार्गो	17.0%	17.0%	17.0%
	- टिक्कर लोड	27.01%	27.01%	27.81%
	बाजे जेही की इच्छात्मकता	365 * 0.7 * (71.29% * 15,876 + 17.0% * 8,467 + 27.01% * 5,292) = 32,93,759 टन	365 * 0.7 * (71.29% * 15,876 + 17.0% * 8,467 + 27.01% * 5,292) = 32,93,759 टन	365 * 0.7 * (71.29% * 22680 + 17.0% * 12095 + 27.01% * 7559) = 47,85,256 टन
	इसप्राक्त, बाजे जेही की इच्छात्मकता (सिलेयन टन प्रति घटा)	3.29	3.29	4.71
II	आउटर द्वा व्याय पर तीरों के इच्छात्मकता			
	तीरों के लिए संख्या	1	1	1
	प्रतिघटा अधिकलन मात्रा	1308 टन / घटा	1300 टन / घटा	1388 टन / घटा
	प्रयातन भारपर्यक	70%	78%	70%
	शुक्र बल्क (टन / घटा)	910 टन प्रति घटा	910 टन प्रति घटा	910 टन प्रति घटा
	ब्रेक बल्क (टन / घटा)	485 टन प्रति घटा	485 टन प्रति घटा	485 टन प्रति घटा
	टिक्कर लोड (टन / घटा)	303 टन प्रति घटा	303 टन प्रति घटा	303 टन प्रति घटा
	एक दिन में प्रयातन घटे	16.8 घटे	16.8 घटे	24 घटे
	साल प्रस्ताव अनुमान			
	शुक्र बल्क	71.29%	71.29%	71.29%
	ब्रेक बल्क	17.0%	17.0%	17.0%
	टिक्कर लोड	27.01%	27.01%	27.01%
	कार्गो प्रहसन दर (टन / दिन)			
	शुक्र बल्क	15,288 टन प्रति दिन	15,288 टन प्रति दिन	21,840 टन प्रति दिन
	ब्रेक बल्क	8,153 टन प्रति दिन	8,153 टन प्रति दिन	11,648 टन प्रति दिन
	टिक्कर लोड	5,096 टन प्रति दिन	5,096 टन प्रति दिन	7,272 टन प्रति दिन
	तीरों के इच्छात्मकता	365 * 0.7 * (71.29% * 15,288 + 17.0% * 8,153 + 27.01% * 5,896) = 31,717.68 टन	365 * 0.7 * (71.29% * 15,288 + 17.0% * 8,153 + 27.01% * 5,896) = 31,717.68 टन	365 * 0.7 * (71.29% * 21,840 + 17.0% * 11,648 + 27.01% * 7,272) = 45,38,471 टन
	नावानाम केन्द्र की इच्छात्मकता (सिलेयन टन में प्रति घटा)	3.17	3.17	4.53
III	पूरीतर लागत			
	बाजे जेही पर माल प्रहसन नवीनीकी			
	(i). निवेदित लागत			
	- असारीली कार्य दृश्या जाना	8.86	0.06	0.86
	- चारोंओर अस्याई लीवर के लिए	41.72	41.72	41.72
	- डामर विकास के लिए	19.88	19.88	19.88
	- टैक-अप ब्रेक विकासित करने के लिए (सिलेयन कार्य)	2564.98	2331.78	2356.49
	- आयुषील द्वारा नाम निर्माण कार्य	180.80	180.80	100.08
	- उपीजार नियम करने के लिए	37.50	37.50	8.80
	- केवीटी के अपकर्त भूगतान (रेटेकिंग बोर्ड, एसडब्ल्यूडी, लड्डो, चारोंओर दीवार बदलने के लिए तथा जल आपूर्ति लाइन)	279.67	279.87	279.87
	- विधिय लागत @ 5%	152.20	148.54	139.98
	कुल	3196.19	2951.36	2937.92

		₹ रुपये में	
(क) उपर्युक्त लागत		2108.00	2108.00
- एक्सकेवेट्स (4.5 प्रती) - कंपीटी घटा 4 टीएसपी घटा 3		96.00	96.00
- एक्स किस इक (5 प्रीट) - 4 संख्या		73.00	73.00
- एक्स किस इक (10 प्रीट) - 2 संख्या		328.50	328.50
- ते लेटर्स (10 प्रीट) - 9 संख्या		100.22	100.31
- बैंक-अप बैंक में कागज प्रस्ताव हेतु एक्सकेवेट्स - 3 संख्या		28.00	28.00
- अमिनेशन		100.00	100.00
- वित्तीकरण		70.00	70.00
- दरनकाल		202.88	202.88
- कंपीटी के किया गया अंड्रिम भगवान (अमिनेशन, विद्युतीकरण, तथा गोन्द घर्सन्काष्ठ हेतु)		155.33	155.33
- विविध लागत @ 5%		3261.93	2961.34
	कुल	3261.93	2961.34
बाब जहां हेतु कुल पूजीनाम लागत	(i + ii)	6458.12	6213.26
सी. आपरेट द्वारा बोग पर तैरती बैंक		2380.00	2380.00
- उष बोग, टग और अन्य अपरेटर अवधारण संरक्षि तैरती केंद्र - 1 सं		119.00	119.00
- विविध लागत @ 5%		2499.00	2499.00
	Total	2499.00	2733.02
सी. बैंक वित्तीकरण गतिशीली			
- पाइन एटडेल (नीव)		552.70	686.93
- सुपर स्लैप		228.86	325.20
- बैंक-इक एवं बैंकइंड्रॉ		8.5	11.46
- कंपीटी के किया गया अंड्रिम भगवान (विद्युतीकरण तथा उसके विस्तार हेतु)		531.56	531.56
- बैंकीआर तैयार करना		37.50	0.00
- पूजीनाम निकाल		547.50	547.50
- विविध लागत @ 5%		95.33	107.01
बैंक वित्तीकरण गतिशीली हेतु कुल पूजीनाम लागत		2001.94	2247.15
	(रे + बी + सी)	10959.08	10959.43
	कुल पूजीनाम लागत		10840.08
IV प्रभालन लागत			
क. बाब जहां पर कागज प्रभालन गतिशीली			
(क) बैंक लागत		253.04	253.04
- एक्सकेवेट्स			
(कंपीटी - 32 लिटर्स / घटा / एक्सकेवेट्स - ₹ 46.06 प्रति लीटर * 4292 घटे प्रति वर्ष 4 एक्सकेवेट्स हेतु) (टीएसपी - 32 लिटर्स / घटा / एक्सकेवेट्स - ₹ 46.25 प्रति लिटर * 6132 घटे प्रति वर्ष 3 एक्सकेवेट्स हेतु)		55.35	55.35
- एक्स किस इक (5 रम्पी)			
(कंपीटी - 7 लिटर्स / घटा / इक - ₹ 46.06 प्रति लिटर * 4292 घटे प्रति वर्ष 4 इक्स हेतु) (टीएसपी - 7 लिटर्स / घटा / इक * ₹ 46.25 प्रति लिटर * 6132 घटे * 4 इक्स)		39.54	39.54
- एक्स किस इक्स (10 रम्पी)			
(कंपीटी - 10 लिटर्स / घटा / इक - ₹ 46.06 प्रति लिटर * 4292 घटे प्रति वर्ष 2 इक्स हेतु) (टीएसपी - 10 लिटर्स / घटा / इक * ₹ 46.25 प्रति लिटर * 6132 घटे * 2 इक्स)		213.50	213.50
- पे लोडस (10 रम्पी)			
(कंपीटी - 12 लिटर्स / घटा / लोडस - ₹ 46.06 प्रति लिटर * 4292 घटे प्रति वर्ष 9 पे लोडस हेतु) (टीएसपी - 12 लिटर्स / घटा / लोडस - ₹ 46.25 प्रति लिटर * 6132 घटे * 9 पे लोडस)			
- एक्सकेवेट्स (बैंक-अप कागज प्रस्ताव हेतु)		71.17	71.17
(कंपीटी - 12 लिटर्स/घटा/एक्सकेवेट्स-₹46.06 प्रति लिटर*4292 घटे प्रति वर्ष 3 एक्सकेवेट्स हेतु) (टीएसपी - 12 लिटर्स/घटा/एक्सकेवेट्स-₹46.25 प्रति लिटर*6132 घटे * 3 एक्सकेवेट्स)		494.06	494.06
- इक्स और ट्रैलर्स			
(कंपीटी - ₹ 15 प्रति ट्रै) (टीएसपी - ₹ 15 प्रति ट्रै)		168.00	201.60
(ज) बैंक लागत			
(कंपीटी - 12 हेल्पर्स * 240000 यूनिट प्रति हेल्पर्स/ वर्ष @ ₹7/- प्रति यूनिट)			
(ग) सरकार एवं अनुसरण			
- सिविल सरकार पर 1%		31.96	29.51
- कल-ए-सोसाइटी गोपनीय एवं नियुक्त उपस्कर्त (उपस्कर्त लागत पर 5%)		163.10	163.10
(घ) बैंक (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1%)		64.58	62.13
(इ) मूल्यांकन			
- विमान कार्य @ 3.34%		106.75	98.58
- यांत्रिक कार्य @ 10.34%		337.28	337.28
(ए) लाइसेन्स शुल्क			
- कंपीटी के मूल्यांकन			
- 7 हेल्पर्स हेतु @ ₹ 1597 प्रति हेल्पर्स प्रति माह 12 महीनों के लिए		116.64	134.15
- 5 हेल्पर्स हेतु @ ₹ 1260 प्रति हेल्पर्स प्रति माह 12 महीनों के लिए		83.16	75.60
- 1437 हेल्पर्स के लिए जल हेतु @ ₹ 07985 प्रति हेल्पर्स प्रति माह 12 महीनों के लिए		5.45	13.77
टीएसपी के मूल्यांकन			
- 120000 बग्नीटर्स हेतु @ ₹ 117.16 प्रति बग्नीटर्स प्रति वर्ष			140.59
- जल पर 14370.56 मीटर हेतु @ ₹ 58.58 प्रति बग्नीटर्स प्रति वर्ष		322.91	310.66
(ज) अप्य व्यव्य (परिसंपत्ति के सकल मूल्य पर 5%)		2526.49	2553.05
बाब जहां के लिए कुल प्रभालन लागत			280.91

क्र.	आवंटन द्वारा खात्य पर निरती क्रम			
	(क). ईपन लागत			
	- नीरसी क्रम	384.44	304.44	286.85
	(कोरीटी- 154 लिटर/घटा/क्रम ८ से 46.86 प्रति लिटर* 4292 घटे प्रति वर्ष १ दिन हेतु)			
	(टीएमवी- क्रम के आवंटन धारों के लिए- ९६ लिटर/घटा/क्रम ८ से 46.25 प्रति लिटर* 6132 घटे प्रति वर्ष १ क्रम हेतु (क्रम के निश्चिय धर्तों के लिए- १२ लिटर/घटा/क्रम* ८ से 46.25 प्रति लिटर* 2628 घटे प्रति वर्ष १ क्रम हेतु)			
	- टप्पा	197.69	197.69	283.61
	(कोरीटी- 100 लिटर/घटा/क्रम ८ से 46.06 प्रति लिटर* 4292 घटे प्रति वर्ष १ दिन हेतु (टीएमवी- 180 लिटर/घटा/क्रम ८ से 46.25 प्रति लिटर* 6132 घटे * १ दिन)			
	(स). यानिकि परिसरपालियों का सम्बन्ध एवं अनुरक्षण हेतु (उपस्कर लागत पर ५%)	124.95	124.95	136.65
	(ग). बीमा (सकल अवल परिसरपालियों पर १%)	24.99	24.99	27.33
	(घ). मृद्युहास (उपस्कर लागत पर 10.34%)	258.4	258.48	282.59
	(ङ). अन्य व्यय (उपस्कर लागत पर ५%)	124.95	124.95	136.65
	नीरसी क्रम हेतु कुल प्रधान लागत	1035.42	1035.42	1153.68
ग	बच्चे किरण जीतीवाई			
	(क). ग्रन्थालय एवं अनुरक्षण प्रभार (बच्चे की पूँजीगत लागत पर ५%)	20.02	22.47	22.08
	(स). मृद्युहास (बच्चे लागत के 3.34% पर)	66.87	75.05	73.74
	(ग). बीमा (बच्चे किरण सेवा की कुल लागत पर १%)	20.02	22.47	22.08
	(घ). अनुरक्षण निकषण (पुनर्जीत निकषण की 90% लागत तक)	492.75	492.75	492.75
		599.86	612.75	610.65
V	अनुपालित राजस्व आवश्यकता एवं प्रधान			
ए	बाज़ जेही पर कानून प्रहसन नीतीवाई			
(i).	राजस्व आवश्यकता			
	(क). कल प्रधान लागत	2526.49	2553.05	2808.91
	(ख). नियोजित पूँजी पर प्रतीनाम @ 16%	1033.30	994.12	943.88
	(ग). कानून प्रहसन नीतीवाई से कुल राजस्व आवश्यकता	3559.79	3547.17	3752.79
(ii).	राजस्व आवश्यकता का प्रधान			
	(क). कानून प्रहसन लागत (एआरआर का 90%)	3203.81	3192.46	3377.53
	(ख). मंडारण प्रभार (एआरआर का 5%)	177.99	177.36	187.64
	(ग). विविध प्रभार (एआरआर का 5%)	177.99	177.36	187.64
	(घ). कानून प्रहसन नीतीवाई से कुल राजस्व आवश्यकता	3559.79	3547.17	3752.79
(iii).	बाज़ जेही पर अपक्र प्रधुक			
	(क). कानून प्रहसन प्रभार (नोट १)			
	- राजस्व आवश्यकता (लाख १ मे)	3203.81	3192.46	3377.53
	- कानून क्रमसंख्या के द्वारा पर प्रत्येक प्रकार के कानून से राजस्व आवश्यकता की % भागीदारी			
	- बंक कानून (45.84%)	1468.74	1463.53	1548.47
	- स्ट्रील तथा बीला बद कानून (2.05%)	65.67	65.44	69.23
	- दिवर लैन्स (52.11%)	1669.40	1663.49	1759.91
	- विदेशी कानून के लिए प्रति टन प्रहसन दर (रु मे)			
	- बंक कानून	68.16	64.93	48.08
	- स्ट्रील तथा बीला बद कानून	122.18	121.74	90.16
	- दिवर लैन्स	195.47	194.78	144.26
	- तटीय कानून के लिए प्रति टन प्रहसन दर (रु मे)			
	- बंक कानून	39.09	38.96	28.81
	- स्ट्रील तथा बीला बद कानून	73.31	73.04	54.09
	- दिवर लैन्स	117.26	116.87	86.51
	(ख). बंडारण प्रभार (नोट 3)			
	- राजस्व आवश्यकता (लाख १ मे)	177.99	177.36	187.64
	- बंडारण प्रभार आकारीत करने के लिए कानून का %	40%	40%	40%
	- बंडारण प्रभार आकारीत करने वाले कानून	1317.492	1317.492	1882.02
	- प्रधम समाह में विपद्धति किए जाने वाले कानून का लगभग %	2.5%	5.0%	5.0%
	- सात दिनों के लिए बंडारण प्रभार	27.02	26.92	
	- प्रधम समाह से एक दिन के लिए बंडारण प्रभार (प्रति टन हेतु २ मे)	3.86	3.85	0.88
(ग).	विविध प्रभार			
	- राजस्व आवश्यकता (लाख १ मे)	177.99	177.36	367.64
	- हानिता (लाख दर्द से प्रति वर्ष)	3293.729	3293.729	4762.47
	- विविध प्रभार (हात दर)	5.40	5.38	3.99

क्र. अंतर्दृष्टि कार्य पर तरता क्रम		र. लाख मे		
(i). राजस्व आवश्यकता				
(क). कुल प्रचलन लागत	1035.42	1035.42		153.68
(ख). वियोजित दरों पर प्रतिलाम १६%	399.84	399.84		437.28
(ग). कुल प्रचलन नाहीकोण से कुल राजस्व आवश्यकता	1435.26	1435.26		159.96
(ii). राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन				
तरतो क्ला प्रभार (एजार जार का 108%)	1435.26	1435.26		159.96
(iii). तैरी क्ला के लिए अवधं प्रशुल्क (नोट २)				
राजस्व आवश्यकता (१ लाख मे)	1435.26	1435.26		159.96
कला कामकाज के लिए के आवार पर प्रत्येक प्रभार के कालो से राजस्व आवश्यकता की % प्रगतदरो				
बाक काला (45.8%)	657.97	657.97	729.52	
स्टील और ईलाक लागत (2.05%)	29.42	29.42	32.61	
टिक लाइस (52.1%)	747.87	747.87	529.00	
विदेशी कालो के लिए प्रति दर प्रस्तुत दर (१ मे)				
बाक काला	30.33	30.33	23.21	
स्टील तथा बैलाक लागत	56.87	56.87	44.11	
टिक लाइस	90.98	90.98	70.61	
तरीक कालो के लिए प्रति दर प्रस्तुत दर (१ मे)				
बाक काला	18.20	18.28	14.11	
स्टील तथा बैलाक लागत	34.12	34.12	26.47	
टिक लाइस	54.59	54.59	42.36	
ग. अंतर्दृष्टि				
(i). राजस्व आवश्यकता				
(क). कुल प्रचलन लागत	599.66	612.75	610.65	
(ख). वियोजित दरों पर प्रतिलाम १६%	320.31	359.54	353.24	
(ग). काला नाहीकोण से कुल राजस्व आवश्यकता	919.97	972.29	963.89	
(ii). राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन				
बर्च किसाया प्रभार (एजार जार का 100%)	919.97	972.29	963.89	
(iii). अंतिम बर्च किसाया				
एक्सकेटरी द्वारा प्रदर्शित बाजी की सत्त्वा	4	4	4	
बाजी की जीरन जीआरटी	1580	1500	1500	
जेहो पर उपक घटी की सत्त्वा (365 दिन = 24 घटे = 0.7)	6132	6132	6132	
कुल जीआरटी घटे (4 बर्च = 1500 जीआरटी = 6132 घटे)	36792000	36792000	36792008	
बर्च किसाया प्रभार (रु प्रति जीआरटी घटा)	250	264	262	
जीआरटी घटे विदेशी (90%)	33112800	33112808	-NA-	
जीआरटी घटे देशी (10%)	3679200	3679200	-NA-	
विदेशी पोत हेतु बर्च किसाया प्रति जीआरटी प्रति घटा	2.60	2.75	-NA-	
देशी पोत हेतु बर्च किसाया प्रति जीआरटी प्रति घटा	1.56	1.55	-NA-	

अनुलग्न - II

कांडला पतन न्यास

बंदर बेसिन, कांडला पर बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं के अपन्नोदेशन हेतु अंत्रिम प्रशुल्क अनुसूची

11. परिभाषा

इस दरमान में, जब तक के प्रसंग की अन्यथा मांग न हो, विम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होगी:

- "तटीय पोत" का अर्थ होगा कोई भी पोत जो अन्य रूप से भारत में किसी पतन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पतन या स्थान के बीच जिसके पास सक्षम प्राथिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो, व्यापार में लगा हो।
- "विदेशी पोत" से अर्थ होगा तटीय पोत से इतर कोई पोत।
- "निशुल्क अवधि" से अर्थ होगा उस अवधि जिसके दौरान विलंब प्रभार / भूमि किसाया मुक्त भंडारण प्रदान किया जाएगा और इस अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित भुट्टियाँ और टर्मिनल के निष्क्रिय दिन शामिल नहीं होंगी।
- "पतन" से कांडला पतन न्यास अभिप्रेत है।
- "प्रति दिन" से प्रति कैलेंडर दिवस अभिप्रेत है, सिवाय जबतक अन्यथा उल्लिखित न हो।
- "टीएमपी" से अर्थ होगा महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धूरा 47ए के अंदर स्थापित माहापतन प्रशुल्क प्राधिकरण।
- "टन" अर्थ होगा एक मीट्रिक टन या or 1,000 किलो या एक घन मीटर।

12. सामाज्य निवंधन एवं शर्तेः

- विलम्बित भुगतानों / धन वापसियों पर व्याजः

(क). उपयोगकर्ता इस दरमान के अंतर्गत वीलाम्बित भुगतानों के लिए दंड-व्याज का भुगतान करेगा।
इस प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलम्बित धनवापसियों के लिए दंड-व्याज का भुगतान करेगा।

(ख). दंड ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की "प्राइम लैंडिंग रेट" से 2% अधिक होगी।

(ग). धनबाधपसियों पर विलंब सेवा पूरी होने के दिन से अंथवा उपयोगकर्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ प्रस्तुत करने पर, इसमें से जो भी बाद में हो, 20 दिन से गिना जाएगा।

(घ). उपयोगकर्ता द्वारा भुगतानों में विलम्ब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद 10 वे दिन से गिना जाएगा। किन्तु, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहाँ भुगतान सेवाएँ प्राप्त करने से पहले किया जाना है, जहाँ प्रभारों का भुगतान, दरमान में रात के रूप में अग्रिम प्रदान किए गए हैं।

(ii). परिणामित सभी प्रभार, बिल के कुल थोग पर अगले उच्चतर रूपए में (पूर्ण रूपये में) बदले जाएंगे।

(iii). उचित / तार्किक स्तरों से आगे उन विलम्बों के लिए, जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार हो, प्रभार का भुगतान करने की उपयोगकर्ता से अपेक्षा नहीं की जाएगी।

(iv). यदि टर्मिनल के टट्स्थित सुविधाओं का खराकी या अनुपलब्धता के कारण या टर्मिनल पर आरोप्य अन्य किसी कारणों से, बार्ज बेकार खड़े रह जाने समय के दौरान रियायतग्राही को भुगतानयोग्य बर्थ किराया प्रभार के समान छूट टर्मिनल द्वारा देना होगा।

2. बर्थ किराया प्रभार:

बर्थ पर आनेवाले या बर्थ पर खाड़ा रहने वाले बार्ज और अन्य तैरती नाव का मास्टर / मालिक / एजेंट द्वारा ₹2.62 प्रति जीआरटी प्रति धंटा की दर पर बर्थ किराया प्रभार भुगतान किया जाएगा।

नोट्स:

(i). बर्थ किराया प्रभार उस समय से परिणामित किया जाएगा जब बार्ज बर्थ पर पहुंच जाएगा।

(ii). बर्थ किराया में बर्थ पर आना, कचरा हटाना, बर्थ साफ करना, फायर वाच इत्यादि जैसे बर्थ पर उपलब्ध की जाने वाली सेवाओं का प्रभार सम्मिलित है।

(iii). जब बार्ज अपने बर्थ पर टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर या विद्युत विफल होना अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य अन्य किसी कारण से विरंतर एक धंटा या अधिक समय तक निष्क्रिय रह जाता है तो, उस अवधि के लिए बर्थ किराया लागू नहीं होगा।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

3.1 बंदर बेसिन बार्ज जेटी पर कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क

(उन पोतों के लिए जो ओटीबी पर रियायत ग्राही द्वारा उपलब्ध करवाए गए तैरती क्रेन का उपयोग नहीं करते हैं)

बंदर बेसिन बार्ज जेटी पर बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन हेतु कार्गो प्रहस्तन प्रभार, नीचे दिये गए दरों के मुताबिक होगे:

क्र. सं	माल	दर प्रति मीट्रिक टन, ₹ में	
		विदेश	तटीय
1	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	48.08	28.85
2	स्टील	90.16	54.09
3	टिंबर	144.26	86.55

नोट :

कार्गो प्रहस्तन प्रभार में प्रभार सम्मिलित होगे:

(i). आयात कार्गो के बारे में बार्जेस से कार्गो उतारना और उसे भंडारण बिंदु तक रथानांतरित करना, 5 दिन की निःशुल्क अवधि तक स्टेकर्याई में भंडारण, और (रेल्वे) रेक्स / ट्रक्स पर चढ़ाना; और

(ii). निर्यात कार्गो के बारे में, स्टेकर्याई में कार्गो को रेल्वे रेक्स / ट्रक्स से उतारना, 15 दिन की निःशुल्क अवधि तक स्टेकर्याई में भंडारण, लोडिंग स्थान तक स्थानांतरित करना, बार्ज पर चढ़ाना।

3.2 आउटर टूना ब्वाय पर तैरती क्रेन के जरिये कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क:

क्र. सं	माल	दर प्रति मीट्रिक टन, ₹ में	
		विदेश	तटीय
1	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	23.51	14.11
2	स्टील	44.11	26.47
3	टिंबर	70.61	42.36

*तैरती क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क में निम्नलिखित परिभाषित कार्य शामिल हैं औटीबी पर मुख्याग्रह से नियंत्रित होते हैं:

पर सामान उतारना और उसके विपरीत क्रम में कार्य करना। उपयोगकर्ता / पोत मालिक द्वारा स्टीवेज़ेरिंग प्रभार अलग से वहन किया जाएगा और स्टीवेज़ेरिंग प्रभार की राशि सेवादाता को भुगतान करनी होगी।

नोट:

यदि कोई गियरवाले पोत, ओटीबी पर, कार्गो उतारने के लिए / चढ़ाने के लिए तैरती क्रेन का इस्तेमाल करेंगी, तो उनको, तैरती क्रेन के जरिये प्रहसित कार्गो के लिए तैरती क्रेन के किराये प्रभार का भुगतान करना होगा। इस (बात) को अधिक स्पष्ट करने के लिए, मास्टर का प्रभाणपत्र होना चाहिए जो अधिसूचित करेगा कि इतना परिमाण कार्गो का प्रहसन तैरती क्रेन के जरिये होगा।

4. भंडारण प्रभार :

निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण यार्ड में भंडारण में रखे गए कार्गो हेतु प्रदत्त भंडारण प्रभार निम्न प्रकार होंगे:

व्यौदा	दर प्रति टन / दिन
भंडारण प्रभार	1 ले से 7 वे दिन - ₹0.88
	8 वे to 14 वें दिन - ₹1.32
	15वां दिन और उसके आगे - ₹1.76

नोट:

- (i). आयातित कार्गो के लिए पंच निःशुल्क दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 निःशुल्क दिन दिये जाएंगे।
- (ii). निःशुल्क अवधि का परकलन उद्देश्य के लिए, रविवार सीमाशुल्क अधिसूचित छुट्टियाँ और पत्तन के निष्क्रिय दिन शामिल नहीं किए जाएंगे।
- (iii). आयात के लिए निःशुल्क अवधि की गणना कार्गो पोत से पूरी तरह से समाप्त हो जाने की तिथि से की जाएगा।
- (iv). जलधार में लाइटर्स पर उतार दिये जाने वाले कार्गो की निःशुल्क अवधि उस दिन आरंभ होगी जिस दिन कार्गो, लाइटर्स से पोटधाट पर पूर्णतः उतार दिया जाएगा।
- (v). जब आयात कार्गो का पारगमन शर्तें पर भंडारण किया जाएगा और तब उसे पुनःनिर्यात कार्गो के रूप में तब्दील किया जाएगा, तो निःशुल्क अवधि उस दिन से प्रारंभ होगी जिस दिन शिपिंग बिल जैसे निर्यात दस्तावेज़ दाखिल किए जाएंगे।
- (vi). निर्यात के लिए निःशुल्क अवधि उस दिन से प्रारंभ होगी जिस दिन कार्गो को पारगमन / पत्तन क्षेत्र में लाया जाएगा। जिस दिन पोत का बर्थिंग होगा उस दिन के बाद के दिन से विलंब-शुल्क समाप्त हो जाएगा। स्ट्रीम लोडिंग के मामलों में, जिस दिन पहला बार्ज लोड किया जाएगा उस दिन से विलंब शुल्क लागू नहीं होगा। कुल कार्गो पर, जो बार्जेस के जरिये पोत पर एक ही प्रस्ताव में वास्तविक रूप से लोड किए जाएंगा, विलंब-शुल्क लगाना बंद हो जाएगा।
- (vii). कोई भी कारण के लिए वापिस ले लिया गया निर्यात कार्गो की निःशुल्क अवधि पत्तन में निर्यात कार्गो को फिर लाई गई अवधि से प्रारम्भ होगी।
- (viii). आयात और निर्यात के लिए खतरनाक कार्गो की निःशुल्क अवधि के परिकलन में रविवार और छुट्टी दिन भी शामिल किए जाएंगे। खतरनाक कार्गो पर विलंब शुल्क, उपरोक्त अनुसूची में यथा-सूचित, सामान्य दर से दुगुना दर पर प्रभार्य होगा।
- (ix). प्रदत्त निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो पड़ाव के लिए, टर्मिनल के निष्क्रिय दिन और सीमाशुल्क अधिसूचित छुट्टियों को शामिल करते हुये, भंडारण प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (x). उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, ऐसे कारणों से जिनके लिए प्रचालक जिम्मेदार हैं जिनमें अवधि तक प्रचालक कार्गो रौप्यने / पोतान्तरित करने में असमर्थ हो उस अवधि का भंडारण प्रभार नहीं जुड़ेगा।

विविध प्रभार

पोटधाट पर कार्गो साफ करना, कार्गो का तौलन, धूल दबाना, पर्यावरण और व्यवस्थापन, लिफ्ट-ओन-लिफ्ट ओफ प्रभार, सुरक्षा व्यवरथा, धर्मकांया जैसे विविध सेवाएं उपलब्ध करने के लिए, ₹ 3.99 प्रति टन तक विविध प्रभार एक समिश्र प्रभार प्रदत्त है।

ऊपर भाग 2 से 5 के लिए सामान्य नोट:

प्रशुल्क सीमाएँ, 1 जनवरी 2012 और प्रासांगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वें वाले उतार-चढ़ाव के 60% तक ही, मुद्रास्फीति के अनुसार समायोजित की जाएंगी। ऐसे वरचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किए जाएंगे और समायोजित प्रशुल्क सीमाएँ प्रासांगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 7th August, 2012

No. TAMP/45/2011-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for fixation upfront tariff for upgradation of Barge handling facility at Bunder Basin at Kandla Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified *vide* this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
Case No. TAMP/45/2011-KPT**

Kandla Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 18th day of June, 2012)

This case relates to a proposal dated 25 August 2011 received from the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of upfront tariff for upgradation of Barge handling facility at Bunder Basin of KPT on Built, Operate and Transfer (BOT) basis.

2.1. KPT had earlier filed a proposal on the same subject in April 2011 which was registered as a tariff case and taken up on consultation. Since most of the parameters assumed by the port were not in compliance with the tariff guidelines of 2008 for multipurpose cargo terminal, the port was requested to justify the deviations proposed from the norms prescribed in the guidelines with reference to actual parameters for similar operations at KPT or based on technical study conducted by the port apart from seeking clarifications on various other points.

2.2. In the joint hearing held on 5 May 2011, the port was advised to convene a meeting of the users and bidders to explain the proposal in detail and to furnish some additional information/ clarifications.

2.3. The KPT *vide* its letter dated 16 July 2011 informed that based on the outcome of the meeting held with users and bidders on 1 June 2011, the project parameters need to be revised and hence sought additional time to file its revised proposal.

2.4. Since the revised proposal, when filed by KPT would require fresh consultation with users/ bidders and also require fresh examination, this Authority *vide* its Order dated 26 July 2011 closed the case initiated based on the proposal filed by KPT and decided to initiate fresh proceedings on receipt of the revised proposal.

3.1. In this backdrop, the KPT submitted a revised proposal under cover of its letter dated 25 August 2011. The KPT has stated that it had convened meeting with bidders on 1 July 2011 on the subject proposal. Based on the outcome of the said meeting and taking into consideration the observations made by TAMP, it has revised its proposal. The highlights of the revised proposal filed by KPT are given below:

(i). Bunder Basin is a "C" shaped basin of size 85m X 152m in the Bunder area. The south wharf was severely damaged in earthquake and the work for its replacement is in progress. The north wharf and west wharf shall be constructed by the BOT operator. These wharfs shall be used for unloading/ loading of cargo from barges and lighten/ load the ships at Outer Tuna Buoy (OTB). The details of the wharves at Bunder Basin are as follows:

Component	Dimension	Status
North wharf	152 m X 9.5 m	Shall be constructed by the BOT operator at its own cost.
West wharf	68 m X 9.5 m	Shall be constructed by the BOT operator at its own cost.
South wharf and its extension	152m X 8 m +50 X 18m	Has been constructed by KPT and hence cost shall be recovered in form of upfront payment from the BOT operator.

(ii). The following Port facilities have already been developed at Bunder Basin:

- (a). South wharf resting on RCC piles having wharf size of 152m x 8m
- (b). Extension of south wharf resting on RCC piles on east side having wharf size of 50 x 18m
- (c). Stacking area of about 4.5 hectares duly paved with bitumen along with storm water drains & internal roads and duly enclosed with RCC custom fencing wall of 3.60m height
- (d). Electrification and illumination having 5 no. of high mast towers with required cabling work
- (e). Approach road, security check post along with gate office
- (f). Firefighting lines & water supply lines
- (g). Weigh bridge of 80.00 MT capacity
- (iii). The BOT operator shall undertake the development of following facilities at the Bunder Basin:
 - (a). Construction of the North wharf of 152 mts. x 9.50 mts. on pile foundation.
 - (b). Construction of the West wharf of 68 mts. x 9.50 mts. on pile foundation.
 - (c). Providing temporary custom fencing wall.
 - (d). Providing firefighting line.
 - (e). Asphalting paving behind wharf portion.
 - (f). Electrification works.
 - (g). Gate office and security check.
 - (h). Development of back up area.
 - (i). Refurbishments of existing weigh bridge, along with provision of a new weigh bridge.
 - (j). Capital dredging alongside the jetty and maintenance dredging.
- (iv). Apart from developing the above facilities, BOT operator shall provide the following equipment for cargo handling operations:
 - (a). Floating crane at OTB to carry out the loading/ un-loading cargo operations. The floating crane shall be positioned alongside the vessels upto the size of Panamax and load/ discharge cargo from/ into barges.
 - (b). Cargo handling equipment viz. excavators, payloaders, forklifts etc. at the jetty.
- (v). The scope of operational activity envisaged at Bunder basin jetty and at OTB is:

- (a). At Bunder Basin barge jetty:

For Import:

Unloading of the cargo from barges and transfer of the same upto the point of storage, and loading onto rakes/ trucks in respect of import cargo.

For Export:

Unloading of the cargo from the rakes/ trucks at the stackyard in respect of export cargo, transfer the cargo to the loading point, loading onto the barges.

(The barge operations (providing/ hiring of barges to user/ vessel owner) shall not be the part of scope of work of the BOT operator.)

(b). At OTB:
Provide floating crane on hire basis to unload cargo from mother vessel to barge at OTB and vice versa.

(vi). The proposed project shall be implemented in two phases as given below:

(a). Phase I:
Concessionaire shall upgrade the existing south wharf jetty of length 202 m in Phase I and complete all the project work within 60 days related to the existing south wharf jetty from the date of award of concession and start the commercial operations of the existing south wharf jetty within 61 days of award of concession.

(b). Phase II:
The concessionaire shall complete the construction of North Wharf and West Wharf in phase II and start the commercial operations of the proposed facility (phase II and including phase I) within 18 months from the date of award of concession.

(vii). The port has clarified that its proposal is prepared on the basis of the TAMP guidelines for multipurpose cargo berth. As the project is related to the operations through barges, the operations are different from the operation envisaged at a multipurpose cargo berth. The equipment considered for the project are different from the normative list as this is a barge jetty where floating crane is essential for loading and unloading of cargo from the large size mother vessel on to barges at the Outer Tuna Buoy (OTB).

(viii). Optimal Capacity:

(a). Optimal Capacity of Excavators:

As against the optimal capacity of 3.22 Million Metric Tonnes Per Annum (MMTPA) assessed by KPT in the earlier proposal, the port has assessed the optimal capacity of the terminal at 3.29 MMTPA due to change in share of cargo. The detail of the revised assessment of capacity is given below:

	Original proposal of April 2011	Revised proposal of August 2011
Number of excavators (4.5 cum bucket capacity)	3	3
Moves per hour	100	100
Operating load factor (Cargo lifted in a single move as percentage of maximum possible volume)	0.7	0.7
Dry bulk cargo handled in one hour by three excavators	$(4.5 \text{ cum}) * (1 \text{ Ton/cum}) * 0.7 * (100 \text{ moves/hour}) * 3 = 945 \text{ Tons/hour}$	$(4.5 \text{ cum}) * (1 \text{ Ton/cum}) * 0.7 * (100 \text{ moves/hour}) * 3 = 945 \text{ Tons/hour}$
Operating hours in a day	16.8 (24*0.7)	16.8 (24*0.7)
Handling Rate of 3 excavators		
- Handling rate/day for bulk cargo	$(945 \text{ Tons/hour}) * (16.8 \text{ hours}) = 15,876 \text{ Tons/day}$	$(945 \text{ Tons/hour}) * (16.8 \text{ hours}) = 15,876 \text{ Tons/day}$
- Handling rate/day for steel and bagged cargo	$53.33\% \text{ of } 15,876 = 8467 \text{ Tons/day}$	$53.33\% \text{ of } 15,876 = 8467 \text{ Tons/day}$
- Handling rate/day for timber logs	$33.33\% \text{ of } 15876 = 5,292 \text{ Tons/day}$	$33.33\% \text{ of } 15876 = 5,292 \text{ Tons/day}$
Percentage of cargo to be handled		
- All kinds of Bulk Cargo	60%	71.29%
- Steel and Bagged cargo	30%	1.70%
- Timber Logs	10%	27.91%
Optimal Capacity of the terminal	$365 * 0.7 * (60\% * 15,876 + 30\% * 8,467 + 10\% * 5,292) = 32,17,972 \text{ Tons}$	$365 * 0.7 * (71.29\% * 15,876 + 1.70\% * 8,467 + 27.91\% * 5,292) = 32,93,759 \text{ Tons}$

(b). Optimal Capacity of Floating Crane:

As against the optimal capacity of 3.09 MMTPA reported in the earlier proposal, the port has assessed the optimal capacity of the floating crane at 3.17 MMTPA again due to change in cargo mix. The detail of the revised assessment of floating crane is given below:

		Original proposal of April 2011	Revised proposal of August 2011
(i).	Number of floating cranes	1	1
(ii).	Max per hour volume	1300 ton/ hour	1300 ton/ hour
(iii).	Operating Load factor at 70%		
(a).	Dry bulk (tonnes/ hour)	910	910
(b).	Break bulk (tonnes/ hour)	482.30	485
(c).	Timber logs (tonnes/ hour)	303.33	303
(iv).	Operating hours in a day	16.8	16.8
(v).	Cargo ratio		
(a).	Dry bulk	60%	71.29%
(b).	Break bulk	30%	1.70%
(c).	Timber logs	10%	27.01%
(vi).	Cargo handling rates per day (tonnes/ days)		
(a).	Dry bulk	15288	15288
(b).	Break bulk	8103	8153
(c).	Timber logs	5096	5096
(vii).	Optimal Capacity of the floating cranes (in Million Tonnes)	3.09 MMTPA	3.17 MMTPA
	Total handling capacity required to handle non geared vessels	0.97 MMTPA	1.00 MMTPA from 3 rd year and 1.64 MMTPA from 5 th year assuming utilization of the 30% and 50% respectively.

Currently at KPT more than 90% to 95% vessels are self-geared vessels and the rest are non-geared vessels. Assuming 30% non-geared vessels in future (i.e. from 3rd year) the handling capacity of the floating crane shall be 30% of the optimal capacity of the terminal i.e. 1.00 MMTPA (30% of the 3.29 MMTPA) and 50% of the optimal capacity of the terminal i.e. 1.64 MMTPA (50% of 3.29 MMTPA). Hence one floating crane is sufficient enough to cater to the demand of the future.

(ix). Capital Cost:

As against the total capital cost of ₹8574.81 lakhs estimated for the project in the earlier proposal, the capital cost is now estimated at ₹10959.08 lakhs. In the revised proposal, the port has considered 4 excavators for ship to shore (as against 3 numbers assumed in the original proposal) and 3 excavators are proposed to be deployed for cargo handling at the backup area.

Sl. No.	Particulars	(₹ in lakhs) Capital cost estimation
(A).	Cargo Handling Activity	
(i).	Civil Cost	
	(a). RCC work Dismantling	0.06
	(b). Temporary Fencing Wall	41.72
	(c). Asphalt Paving	19.68
	(d). Development of the backup area (Civil Works)	2564.96
	(e). Ancillary Infrastructure Works	100.00
	(f). DPR Preparation	37.50

	(g). Upfront payment to KPT (for stacking area, SWD, roads, fencing wall replacement and water supply line)	279.87	3043.99
(ii).	Equipment Cost		
	(a). Floating Crane including dump barge, tug and other required components - 1 Nos.	2380.00	
	(b). Excavators (4.5 cum) – 4 Nos.	2108.00	
	(c). Fork Lift Truck (5MT)- 4 Nos.	96.00	
	(d). Fork Lift Truck (10MT)- 2 Nos.	73.00	
	(e). Pay Loader (10MT)- 9 Nos.	328.50	
	(f). Excavators for cargo handling at backup area—3 nos.	100.22	
	(g). Firefighting	28.00	
	(h). Electrification	100.00	
	(i). Weighbridge	70.00	
	(j). Front payment to KPT (for firefighting, electrification and existing weighbridge)	202.88	5486.60
(iii).	Miscellaneous cost (5% of civil and equipment cost)		426.53
	Total Capital cost for Handling Activity [(i) + (ii) + (iii)]		8957.12
(B).	Capital cost for construction of berth		
(i).	Pile Foundation	552.70	
(ii).	Super structure	228.86	
(iii).	Bollards and Fenders	8.51	
(iv).	Upfront payment to KPT (for south wharf and its extension)	531.56	
(v).	DPR preparation	37.50	
(vi).	Capital Dredging	547.50	
(vii).	Miscellaneous Cost @ 5% of above costs	95.33	2001.96
(C).	Total capital cost of the Project (A + B)		10959.08

(x). Operating Cost:

(a). For Excavators:

The operating cost is estimated at ₹2526.50 lakhs as given below:

Component	Workings	₹ in lakhs
Fuel Consumption and cost	4292 hours for each equipment @ ₹46.06 per litre and for fuel consumption assumed as follows:	
	Number of equipment Fuel consumption Litres/hr	
	Excavators 4 32	253.04
	Fork Lift Truck (5MT) 4 7	55.35
	Fork Lift Truck (10MT) 2 10	39.54
	Pay Loader (10MT) 9 12	213.50
	Excavators for handling at backup area 3 12	71.17
	15 nos. of Trucks and trailers (₹15/ ton * total cargo 3.29 MMTPA) is	494.06
	Sub-total	1126.67
Power Consumption and cost	10 hectares area * 2.40,000 units/annum * ₹7 per unit	168
Repair and Maintenance (Civil Assets)	1% of 3196.19	31.96
Repair and Maintenance (Mechanical Assets)	5% of 3261.93	163.10
Insurance	1% of 6458.13	64.58
Depreciation	3.34% of 3196.19 + 10.34% of 3261.93	444.03
(i). License Fee (land)	(a). 4.5 hec @ ₹21.60/sqm/month 116.64 lakhs (b). 5.5. hec @ ₹12.60/sqm/month 83.16 lakhs	205.25

(ii). License Fee (water) as per the latest land lease license policy	50% of the Land license fee (4.206 hectare * ₹10.80/sqm/month)	5.45	
Other Expenses	5% of 6458.13	322.91	
	Total Operating Cost	2526.50	

(b). For Floating Crane:

The operating cost for floating crane is estimated at ₹1035.42 lakhs as below:

Component	Workings			₹ in lakhs
Fuel Consumption	4292 hours for each equipment @ ₹46.06 litre for fuel consumption assumed as follows:			
	Number	Litres/hr	₹ in lakhs	
Floating Crane	1	154	304.44	
Tug	1	100	197.69	502.13
Repair and Maintenance (Mechanical Assets)	5% of ₹2499 lakhs			124.95
Insurance	1% of ₹2499 lakhs			24.99
Depreciation	10.34% of ₹2499 lakhs			258.40
Other Expenses	5% of ₹2499 lakhs			124.95
	Total Operating Cost			1035.42

(c). Berth Hire:

The operating cost for berth hire is estimated at ₹599.65 lakhs.

Depreciation and insurance cost is estimated at 3.34% and 1% on the gross block of berth cost in line with the approach followed in other upfront tariff cases. The maintenance dredging cost is estimated at 90% of the capital dredging cost due to geographical location of the project.

(xi). The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(xii). Accordingly, the revenue requirement is estimated as follows:

Sl. No.	Particulars	For cargo handling activity		₹ in lakhs For Berth Hire
		For Excavators	For Floating Crane	
(i).	ROCE @ 16%	1033.30	399.84	320.31
(ii).	Operating cost	2526.50	1035.42	599.65
(iii).	Total Revenue Requirement	3559.80	1435.26	919.96

(xiii). Apportionment of Annual Revenue Requirement (Handling activity):

Sl. No.	Particulars	Apportioned estimated revenue requirement ₹ in lakhs			
		For Excavators %	₹ in lakhs	For Floating Crane %	₹ in lakhs
(i).	Handling Charges	90%	3203.82	100%	1435.26
(ii).	Ground Rent	5%	177.99	-	-
(iii).	Miscellaneous Charges	5%	177.99	-	-
	Total Revenue Requirement	100%	3559.80		1435.26

(xiv). The upfront tariff proposed by the KPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(a). Berth hire charges:

The berth hire proposed by KPT, assuming 4 number of barges each of the size 1500 GRT expected to berth at Bunder basin and share of foreign/ coastal cargo at 90% and 10% respectively, is as follows:

	Rate in ₹ per GRT per hour
Foreign-going vessel	₹2.60
Coastal vessel	₹1.56

(b). Cargo handling charges:

In the subject proposal, (cargo-wise) handling charges for self-gearied vessels and non-gearied vessels proposed is:

- Upfront tariff for handling cargo at the bunder basin barge jetty for those vessels which are not using floating crane at the OTB.

Upfront tariff for handling cargo at the bunder basin:

Sl. No.	Commodity	Rate per metric tonne in ₹	
		Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk cargo	65.16	39.09
2.	Steel	122.18	73.31
3.	Timber	195.47	117.28

Proposed Notes:

- (i). Unloading of the cargo from barges and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to rakes/ trucks in respect of import cargo and
- (ii). Unloading of the cargo from the rakes/ trucks at the stackyard in respect of export cargo, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point, loading onto the barges.

Tariff for hire of floating crane at the OTB

Sl. No.	Commodity	Rate per metric tonne in ₹	
		Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk cargo	30.31	18.19
2.	Steel	56.84	34.10
3.	Timber	90.93	54.56

Tariff for handling cargo at the bunder basin barge jetty for those vessels which are using floating crane at the OTB will be the sum of the above two rates.

Proposed Note:

Tariff for hire of floating crane includes unloading of the cargo from the mother vessel to barge at OTB and vice versa. Stevedoring charges shall be separately borne by the user/ vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the service provider.

To avoid any confusion if the self geared vessel uses the floating crane at OTB for unloading/ loading of cargo then they have to pay the hiring charges of floating crane for the cargo handled through floating crane. To make it more clear there should be masters certificate which clearly notifies that this much amount of cargo shall be handled through floating crane only at OTB.

(c). Storage charges:

For arriving at storage charge, the port has assumed 60% of cargo capacity will be cleared within free days and 40% of cargo capacity will attract storage charge of which 50% is assumed to be cleared in the first week. Accordingly, the proposed storage charges are:

	Rate per tonne/ day
(i). Free period	5 days - Import 15 days - Export
(ii). Storage charge	1 st to 7 th day - ₹3.86 8 th to 14 th day - ₹5.79 15 th day onwards - ₹7.72

(d). Miscellaneous charges for sweeping, weighment of cargo, dust suppression, environment and management, lift on-lift off charges, safety measures, etc. is proposed at ₹5.40 per tonne.

3.2. The KPT in its letter dated 25 August 2011 has also furnished clarifications of the some points raised by us earlier, which are given below:

- (i). With regard to furnishing the basis of assuming the fuel / power consumption, the port has stated that the fuel consumption is based on the empirical observation and discussion with the manufacturers and actual consumption and that the power consumption is as per the prevalent norms per hectare.
- (ii). With regard to justifying the proposed investment on floating crane and clarifying whether the floating crane would be utilized for other cargo handling operations by the BOT operator given that the utilization of the floating crane was proposed at 0.97 MTPA being 30% of the total handling capacity of 3.09 MTPA, the port has clarified that initially 30% of the optimal capacity of the terminal will utilize the services of floating crane (being projections of non-geared vessels) and it will gradually increase to 50% from the fifth year. Hence, considering that the future projections of non-geared vessels to increase progressively the investment is justifiable. Further, the port has also stated that flexibility is provided to the BOT operator to utilize the crane to handle the cargo which is not coming to bunder basin on fulfillment of requirements of cargo handling at the bunder basin.

3.3. Subsequently, the KPT under cover of its letter dated 7 October 2011 has furnished a copy of the revised Feasibility Report for the revised proposal.

4. While filing its revised proposal dated 25 August 2011, the port has furnished additional information/ clarifications on various points raised by us on their earlier proposal. The summary of the queries raised by us on the earlier proposal and reply of KPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP in earlier proposal of April 2011	Reply of KPT
(i).	The KPT has stated that the guidelines prescribed for multipurpose cargo terminal are followed for arriving at the upfront tariff for upgradation of barge handling facility at Bunder Basin. It is, however, observed that for the proposed facility, the port envisages deployment of fleet of equipment which are different from the norms prescribed in the	As advised by TAMP, KPT had number of discussions with ports users and other concerned persons to structure the project. The revised proposal considers the various discussions and meeting with the respective bidders and concerned persons. KPT has added the equipments as per their suggestions in the project such as increase in

guidelines. Further, the proposed floating crane with accompanied equipment like dumb barge, tug, etc., for handling cargo from non-gearéd vessel are not as per the normative list of equipment prescribed in the guidelines for multipurpose cargo berth. Moreover, the various parameters adopted by the port in arriving at the upfront tariff viz. handling rate, estimation of capital cost, power and fuel consumption etc., also do not comply with the norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal. The KPT to justify each of the deviations proposed from the norms prescribed in the guidelines. The basis of various parameters adopted in the upfront tariff calculation which are different from the norms prescribed in the guidelines also to be justified with reference to the actual parameters for similar operations at KPT or other Major Port Trusts or based on analysis of technical study conducted by the port in this regard.

the number of excavators from 3 to 4, increased the pay loaders from 3 to 9 and also included the 3 small size excavators to handle the cargo at back up area; hence there is escalation in the equipment cost of the project. KPT has also modified the civil cost based on current scale of rates of Kandla port. Therefore the existing project cost of ₹85.74 crores has been revised to ₹109.59 crores due to change in the equipment and civil cost.

The tariff proposal is prepared on the basis of available TAMP guidelines for multipurpose cargo berth. This project is related to the operations through barges; hence the operations are different from the multipurpose cargo berth. The list of equipments are different from the normative list of TAMP guidelines because this is a barge jetty where floating crane is essential to unload and load the barges from large size mother vessels at OTB. Guidelines always provide the basic framework but the equipment and other requirements have to be customized for different projects as per the need of the project.

The main objective of the project:

- 1) To offset the draft limitation
- 2) Decongestion the vessel traffic
- 3) Cater the large size panamax vessels
- 4) Encourage shallow water by barge jetty
- 5) Economies of scale in large size panamax vessels
- 6) Tap the untapped market of large size panamax vessels
- 7) Cost savings
- 8) Cater to the non-gearéd vessels with the help of floating cranes
- 9) Utilize KPT assets
- 10) Private sector participation, infusion of capital in the project and assured returns to KPT
- 11) Provide alternative mode of cargo handling

The floating crane is one of the main equipment to unload/ load the cargo from the mother vessels to barge, but in the case of guidelines provided by TAMP for multipurpose cargo there is no need of floating crane because the mother vessel is directly loaded and unloaded at the berth. Therefore it was decided to have a suitable provision of one floating crane based on the fact that the project is having the concession period of 30 years and the non geared vessels would be expected to increase at OTB in the coming years. Further, it is clarified that there is no set guidelines/ framework from TAMP for the barge jetty facility, hence it will require lot of customization to make it a viable proposition for private investors and also for fulfilling the

		<p>KPT's objective of handling of cargo at Bunder Basin through barges to attract large size panamax vessels which are currently not coming to Kandla Port due to draft limitations. This is more kind of a demand driven project where handling of cargo through barges will attract large size panamax vessels which are currently not coming to Kandla port due to draft restrictions. However from economic point of view there is cost saving component in the large size panamax vessels to users because of economies of scale and it will reduce the overall transportation cost of the users. Every PPP project is required to be structured in such a way by which the object of both the parties shall be fulfilled and both will leverage each other's strength.</p>
(ii).	<p>The proposal states that the proposed jetty at the Bunder Basin will be used for unloading / loading cargo from barges used to lighten / load the ships at the Outer Tuna Buoy (OTB). In this regard, the following information to be furnished:</p> <p>(a). A flow diagram of the proposed operations at the Bunder Basin. Also, to confirm if the partially developed South Wharf would also be operated and maintained by the successful BOT operator.</p>	<p>The KPT has furnished the flow diagram of operations.</p> <p>Yes, the south wharf would be operated and maintained by the BOT operator. The BOT operator shall start the commercial operations of the existing south wharf in first phase of the project.</p> <p>The captioned project is envisaged to cater to the self-geared vessels and non-geared vessels at Outer Tuna Buoy (OTB) through barges only to the proposed Bunder Basin Barge jetty.</p> <p>Scope of Work of the BOT operator:</p> <p>The Scope of work of the BOT Operator at Bunder Basin barge jetty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1). Unloading/ loading of the cargo from barges to barge jetty/ shore at Bunder Basin 2). Transfer of cargo from Shore to back up area and loading of the cargo to consignee's vehicle and vice versa. <p>The scope of work of the BOT Operator at OTB:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1). Floating crane on hire basis to unload/ load the cargo from the mother vessel to barge at OTB. <p>Two separate tariff/ charges are proposed for handling of cargo for self geared vessels and for handling of cargo for non geared vessels.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1). Tariff for handling of cargo at Bunder Basin barge jetty (For those vessels which are not using the floating crane at Outer Tuna Buoy (OTB))

(A)

		<p>2). Tariff for hiring of floating crane* at OTB (B)</p> <p>3). Tariff for handling of Cargo at Bunder Basin barge jetty (For those vessels which are using floating cranes at OTB to unload/load the cargo from the mother vessel of the barge) (A) + (B)</p> <p><i>*Tariff for hiring of floating crane includes the following defined scope of work. Unloading of the cargo from the mother vessel to barge at OTB and vice versa. Stevedoring charges shall be separately borne by the user/vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the service provider.</i></p> <p>Note: To avoid any confusion if the self geared vessel uses the floating crane at OTB for unloading/loading of cargo then they have to pay the hiring charges of floating crane for the cargo handled through floating crane. To make it more clear there should be masters certificate which clearly notifies that this much amount of cargo shall be handled through floating crane only at OTB.</p>
	<p>(b). The proposal does not state explicitly whether the licence to operate Bunder Basin would cover the lightening/loading of cargo from ships onto barges at the OTB. Please clarify.</p>	Yes, kindly refer the flow diagram.
	<p>(c). Also, clarify the tariff arrangement relating to vessel related / cargo related charges leviable on mother vessels at OTB and transloading operation thereat.</p>	It shall be the obligation of the BOT operator to unload/ load the cargo from mother vessel to barge at Outer Tuna Buoy (OTB) and the tariff for this operation shall be fixed by TAMP. All vessel related charges including Mooring and Anchorage charges shall not be included in the tariff charges fixed by TAMP for Bunder Basin, and shall be as per the KPT existing Scale of Rates as revised from time to time and shall be collected by KPT directly from vessel owners/ users.
	<p>(d). Since cargo transfer are proposed at two points i.e. one at OTB (vessel to barge or vice versa) and other at the bunder basin (barge to jetty or vice versa), the port to explain why separate set of rates cannot be proposed for these two points with reference to the relevant capex, capacity and operating cost.</p>	<p>Already calculated the separate tariff for handling of cargo at Bunder basin barge jetty for self geared vessels and tariff for hiring of floating crane at OTB considering the relevant capital expenditure, capacity and operating cost. The flow diagram may be referred to.</p> <p><u>Details of various proposed tariff rates:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tariff for handling of cargo at Bunder Basin barge jetty for self geared vessels=(A) 2. Tariff for hiring of floating crane at OTB = (B) 3. Tariff for handling of Cargo at OTB and Bunder basin barge jetty for non geared vessels = (A)+(B)
(ii).	Optimal Capacity (with reference to three numbers of excavators):	
	<p>(a). The optimal capacity calculation by the KPT is only with reference to three excavators proposed to be deployed at the</p>	Three excavators are required to handle the estimated optimal capacity of the project i.e. 3.29 MMTPA. However, the cargo share has

	<p>jetty (at bunder basin) for transfer of cargo from/ to barges at the jetty.</p>	<p>been revised:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Cargo</th><th>Earlier share %</th><th>Revised share %</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dry Bulk</td><td>60%</td><td>71%</td></tr> <tr> <td>Steel & Bagged cargo</td><td>30%</td><td>2%</td></tr> <tr> <td>Timber</td><td>10%</td><td>27%</td></tr> </tbody> </table> <p>Revised share percentage is based on the cargo handled at Kandla Port through barges in last three years i.e. 2008-09 to 2010-11. Earlier share percentage is based on the cargo handled at Multipurpose cargo berths at Kandla Port. Hence, the revised capacity of barge jetty based on the revised cargo share is 3.29 MMTPA.</p> <p>(b). The reasons for limiting the number of excavators to 3 to be explained with technical analysis.</p> <p>Capacity of the project is calculated on the basis of handling rate of three excavators i.e. 3.29 MMTPA (Revised Capacity) and evacuation of cargo at Bunder Basin. However to justify the above capacity, KPT has also calculated the optimal capacity on the basis of movement of barges i.e. 3.07 MMTPA. Hence KPT is not limiting the number of barges but proposing three excavators which are sufficient enough to handle the projected capacity of the Bunder basin barge jetty terminal.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Capacity Estimation on the basis of movement of barges from OTB to Bunder Basin Barge Jetty</th><th>Data</th><th>Units</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Capacity of the Facility</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Possible Size of Barge at Bunder Basin</td><td>2200</td><td>DWT</td></tr> <tr> <td>Parcel size of 2200 DWT Barge</td><td>1500</td><td>GRT</td></tr> <tr> <td>Possible size of Barge at Bunder Basin</td><td>700</td><td>DWT</td></tr> <tr> <td>Parcel size of 700 DWT Barge</td><td>500</td><td>GRT</td></tr> <tr> <td>Max. Number of Barges to be accommodated at a time</td><td>4 to 6</td><td>Barges</td></tr> <tr> <td>Average Number of trips of Barges in 24 hours</td><td>2</td><td>Trips</td></tr> <tr> <td>Maximum cargo to be handled in one day considering the average density of each cargo</td><td>1200</td><td>MT/day</td></tr> <tr> <td>Number of days in a year</td><td>365</td><td></td></tr> <tr> <td>Maximum capacity in a year</td><td>4 38</td><td>MMTPA</td></tr> <tr> <td>Apportioned factor</td><td>70%</td><td>Percentage</td></tr> <tr> <td>Optimal Capacity of Bunder Basin terminal</td><td>3.07</td><td>MMTPA</td></tr> </tbody> </table> <p>However one more excavator (Total 4 excavators) provision is there in the revised TAMP proposal based on the recommendations of the bidders and concerned officials to consider the fact about the repair & maintenance of the working excavator. Hence four excavators are proposed for the proposed project.</p>	Cargo	Earlier share %	Revised share %	Dry Bulk	60%	71%	Steel & Bagged cargo	30%	2%	Timber	10%	27%	Capacity Estimation on the basis of movement of barges from OTB to Bunder Basin Barge Jetty	Data	Units	Capacity of the Facility			Possible Size of Barge at Bunder Basin	2200	DWT	Parcel size of 2200 DWT Barge	1500	GRT	Possible size of Barge at Bunder Basin	700	DWT	Parcel size of 700 DWT Barge	500	GRT	Max. Number of Barges to be accommodated at a time	4 to 6	Barges	Average Number of trips of Barges in 24 hours	2	Trips	Maximum cargo to be handled in one day considering the average density of each cargo	1200	MT/day	Number of days in a year	365		Maximum capacity in a year	4 38	MMTPA	Apportioned factor	70%	Percentage	Optimal Capacity of Bunder Basin terminal	3.07	MMTPA
Cargo	Earlier share %	Revised share %																																																			
Dry Bulk	60%	71%																																																			
Steel & Bagged cargo	30%	2%																																																			
Timber	10%	27%																																																			
Capacity Estimation on the basis of movement of barges from OTB to Bunder Basin Barge Jetty	Data	Units																																																			
Capacity of the Facility																																																					
Possible Size of Barge at Bunder Basin	2200	DWT																																																			
Parcel size of 2200 DWT Barge	1500	GRT																																																			
Possible size of Barge at Bunder Basin	700	DWT																																																			
Parcel size of 700 DWT Barge	500	GRT																																																			
Max. Number of Barges to be accommodated at a time	4 to 6	Barges																																																			
Average Number of trips of Barges in 24 hours	2	Trips																																																			
Maximum cargo to be handled in one day considering the average density of each cargo	1200	MT/day																																																			
Number of days in a year	365																																																				
Maximum capacity in a year	4 38	MMTPA																																																			
Apportioned factor	70%	Percentage																																																			
Optimal Capacity of Bunder Basin terminal	3.07	MMTPA																																																			

	<p>(c). Indicate the number of barges that can be handled at a particular time at the proposed Bunder Basin. Clarify whether all the three excavators proposed at the basin will handle only one barge at a time.</p>	<p>The available draft at Bunder Basin is 4mt during tides; hence considering the marines codes only two sizes of barges are having draft below 4mt. The proposed barge sizes are 2200 DWT and 700.DWT as per marine codes. Hence barges number may vary from 4 to 6 based on the various permutation and combinations and availability. The calculated capacity of the Bunder basin is 3.07 MMTPA based on the movement of barges from OTB at Bunder basin and the three excavators estimated capacity is around 3.29 MMTPA (Revised capacity), hence the three excavators are able to cater the estimated traffic at Bunder Basin. However it is a PPP project where we have to freeze the project cost to structure the project viability. PPP guidelines defines minimum set of parameters required for operations of the project and there is flexibility to BOT operator to add any equipments to fulfill the future demand, but that would not be part of the capital expenditure of the project cost because as per model concession agreement the termination payment clause is there which is directly linked to the project cost. Hence project cost should be freezed, otherwise it will become an open ended liability on the concessioning authority/government.</p>
	<p>(d). Explain the basis of adopting the productivity of one excavator at 100 moves per hour. Justify the productivity parameter with reference to similar equipment deployed at KPT or any other Major Port Trusts of India or technical analysis based on manufacturers' specifications.</p>	<p>Productivity of the excavator is based on the rated capacity and actual performance. Rated capacity is around 400 to 600 tonnes/ hour for one excavator as per the company's quotations. Therefore, three excavators would be able to handle around 3.29 MMTPA (Revised capacity) annually at optimum conditions considering 450 tons per hour for defined sizes of barges.</p>
	<p>(e). Actual performance of excavator, if any, deployed by the port during the past (prior to earth quake) when barge operations were carried out at the bunder basin to be furnished.</p>	<p>There is no existing excavator matching with the proposed one, hence it is not possible for KPT to furnish the details of the same.</p>
	<p>(f). For arriving at the handling rate of three excavators the KPT has applied factor of 70%. Subsequently, for arriving at number of hours, the port has applied 70% factor and arrived at 16.8 hours (i.e. 24 hours * 70% = 16.8 hours) and accordingly the daily output for dry bulk cargo is arrived at 15876 tonnes / day (i.e. 945 tonnes / hour * 16.8 hours).</p> <p>Further, for determining the optimal capacity of the terminal, the port has further applied 70% of the maximum capacity. The norms does not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity viz. number of hours and handling rate. The KPT to review the capacity calculation.</p>	<p>This is in line with TAMP guidelines (4000 hours in a year).</p> <p>KPT would like to clarify that even after that the total working hours is coming out 4292 hours in a year, which is justifiable considering 4000 working hours as per defined TAMP guidelines.</p>

	<p>(g). The port has arrived at handling rate of excavator for steel / bagged cargo and timber logs applying the factor of 53.33% and 33.33% on the handling rate derived for dry bulk cargo. The basis of adopting these percentages for arriving at the handling rate for these two cargo items may be explained. KPT to note that handling of these two types of commodities may not depend on the bucket capacity of the excavators.</p>	<p>These handling rates are based on the approved TAMP proposal for multipurpose cargo berth at Kandla.</p> <p>The multipurpose cargo handling rate as per TAMP guidelines.</p> <table border="1" data-bbox="795 298 1302 645"> <tbody> <tr> <td>Dry bulk handling rate</td><td>10,000 Tons/day (parcel size > 30,000 Tons)</td></tr> <tr> <td></td><td>7,500 Tons/day (parcel size < 30,000 Tons)</td></tr> <tr> <td>Steel and bagged cargo</td><td>4000 Tons/day</td></tr> <tr> <td>Timber logs and break bulk cargo</td><td>2500 Tons/Day</td></tr> <tr> <td>Ratio of handling rates=Dry Bulk: Steel & Bagged Cargo: Timber logs</td><td>10000: 4000: 2500 =1: 04: 0.25 7500:4000:2500 =1: 0.53: 0.33</td></tr> </tbody> </table>	Dry bulk handling rate	10,000 Tons/day (parcel size > 30,000 Tons)		7,500 Tons/day (parcel size < 30,000 Tons)	Steel and bagged cargo	4000 Tons/day	Timber logs and break bulk cargo	2500 Tons/Day	Ratio of handling rates=Dry Bulk: Steel & Bagged Cargo: Timber logs	10000: 4000: 2500 =1: 04: 0.25 7500:4000:2500 =1: 0.53: 0.33
Dry bulk handling rate	10,000 Tons/day (parcel size > 30,000 Tons)											
	7,500 Tons/day (parcel size < 30,000 Tons)											
Steel and bagged cargo	4000 Tons/day											
Timber logs and break bulk cargo	2500 Tons/Day											
Ratio of handling rates=Dry Bulk: Steel & Bagged Cargo: Timber logs	10000: 4000: 2500 =1: 04: 0.25 7500:4000:2500 =1: 0.53: 0.33											
	<p>(h). The basis of assuming share of dry bulk cargo at 60%, steel and bagged cargo at 30% and timber logs at 10% to be explained.</p>	<p>KPT assumed the share of dry bulk, steel and timber logs based on the share of respective commodities handled at Multipurpose cargo berths at Kandla Port during previous years. However KPT has revised the share to dry bulk cargo at 71%, steel and bagged cargo at 2% and timber logs at 27% based on the share of cargo handle at Kandla Port through barges only.</p>										
	<p>(i). The traffic handled by the KPT during the last three years 2008-09 to 2010-11 and projections for the next 3 years in respect of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs to be furnished.</p>	<p>The KPT has furnished the commodity wise traffic details only for the years 2009-10 and 2010-11.</p>										
	<p>(j). Furnish total number of barges that can be handled in a day with reference to the handling rate of excavators, parcel size of barges assumed in the upfront tariff calculation. Please furnish detailed working in this regard along with analysis, if any, done by the port for each of the parameters adopted as even the technical feasibility report is silent on this point.</p>	<p>KPT has justified the estimated capacity based on the handling rate of the excavators as well as movement of barges from OTB to the project facility. The rounds of barges are possible from OTB to Bunder Basin, Kandla in a day based on the required average time of 12 hours to 13 hours to complete the one round of barge. Two sizes of barges (2200 DWT and 700 DWT) can be accommodate the project facility taking into account of draft of 4 mt during high tides. Hence from 4 barges to 6 barges may be accommodated at a time base on various possible permutations and combinations. Kindly refer 3 (ii)b.</p>										
<p>(iii).</p>	<p>(a). Para 1 of the proposal states 4.5 hectares of duly paved stack area already available with the port would be handed over. However, for estimation of license fee land the port has considered 10 hectares of land area. The total area proposed to be allotted which has already been developed by the port/ to be developed by the concessionaire to be provided.</p>	<p>Total area is 10 hectares (4.5 hectares already developed by KPT + 5.5 hectares. KPT has already mentioned in the proposal and the same area shall licensed to BOT operator for development.</p>										
	<p>(b). Explain how port has arrived to allot 10 hectare of land to the BOT operator for the purpose of stacking of cargo, operational purposes, etc. for the proposed terminal. Out of the total area proposed to be provided, the area to be utilised for stacking cargo and the utilisation plan envisaged for the balance land area to be indicated.</p>	<p>Considering the estimated capacity of the project, it was decided in the meeting and consultations with bidders during pre-application conference that the area shall be increased from 4.5 hectares to 10 hectares. However as per the industry practice 40:60 norm is there, presuming 60% cargo will be cleared and 40% will require storage of more</p>										

	<p>(c). With reference to the land area proposed to be allotted, the port to make attempt to assess the optimal yard capacity considering different parameters for stacking different cargo group, the average dwell time and turnover, etc. to ensure that the land proposed to be allotted would be adequate. Furnish working in this regard.</p>	<p>than 5 days, hence considering the dwell time of all three cargos and following 60:40 norm, KPT has arrived to this figure. Also roughly for 1 MMTPA capacity around 2.5 hectare is required.</p> <p>In the proposal, it is clearly stated 5 free days shall be provided and the cargo which is considered as storage cargo will come into the picture after 5 days. Here 60% of total cargo will require 5 days and rest 40 per cent shall be considered as storage cargo, which is further bifurcated as 50% for next 7 days, 30% for next 7 days and 20% for next 7 days.</p>
(iv).	<p>Optimal Capacity (with reference to floating crane):</p> <p>(a). The basis of assessing the hourly volume of cargo handled by floating crane at 1300 cubic metre to be explained. Technical analysis, if any, done in this regard to be submitted.</p>	<p>1300 tonnes per hour is as per the rated capacity of the equipment. Brochure is furnished for information & justification. However the estimated annual capacity is 3.17 MMTPA (Revised capacity based on 71%, 2% and 27%) from which it comes to around 8800 tons per day, which is as per the prevalent norms.</p>
	<p>(b). As per the port's own calculation the optimal capacity of floating crane is assessed at 3.09 MTPA. However, the port has stated that the handling capacity required is only 0.97 MTPA (i.e. 30% of the optimal capacity of the terminal determined at 3.22 MTPA for excavators) assuming floating crane will provide service to 30% of non geared vessels. This means the utilisation of the floating crane and the associated equipment would be less than even 50%. Justify the proposed investment of ₹23.80 crores proposed for floating crane including dump barge, tug and other assets which finally gets built into the upfront tariff when the KPT envisages utilisation of floating crane to be less than 50%. Clarify, whether these floating crane will be utilised for any other cargo handling operations relating to the BOT operator.</p>	<p>The concession period of the BOT project is 30 years wherein the private party has to operate and maintain the project facility for defined concession period. At KPT, from 3rd year onwards 30% vessels are expected to be non geared vessels and it will gradually go up in the future. The project is mainly envisaged to attract the large size vessels which are not coming to Kandla Port due to draft limitations. However the proposed floating crane can also be used to handle the cargo which is not coming to Bunder basin, hence considering the future projections for next 30 years the investment of ₹23.80 crores is justifiable. The non geared vessels at Kandla Port will be expected to increase progressively.</p> <p>Estimated capacity of the Bunder basin terminal: 3.29 MMTPA (Revised Capacity) Estimated capacity of the floating crane at OTB: 3.17 MMTPA (Revised capacity). Assumed non geared vessels at Kandla Port: 30% from 3 year and will be expected to up gradually in the later years.</p> <p>Required capacity of floating crane to handle non geared vessels $30\% \times 3.29 = 1.00$ MMTPA, but as per assumptions gradually the non geared vessels will increase in later years such as 40% in 4 year, 50% in 5 years, hence the proposed floating crane is justifiable and also flexibility is provided to BOT operator to utilize the floating crane to handle the cargo which is not coming to Bunder Basin but subject to the fulfillment of the requirements of cargo handling coming to Bunder basin facility.</p> <p>With regard to justification regarding life of crane i.e. 15 years, KPT would like to highlight that in model concession, an element of PPP,</p>

		framework the termination payment clause was there which safeguards the interest of the government from financial liability point of view. It is essential to freeze the capex part of the project, otherwise it is an open ended liability for the government and in future it will become the part of litigation that how much amount shall be paid to the private party in case the event of default is from concessioning authority side. From other point of view, if the private party is periodically investing capex in the project to augment their revenues, whereas PPP framework set bare minimum facilities required to implement the project. For example suppose initial cost of the project is 100 crores and private party in next 10 years shall invest another 200 crores for their profits. Therefore in that case if KPT doesn't freeze the capex, it will become a liability for government to pay the private party of ₹300 crores in case of event of default from concessioning authority side.
(v).	In para 3.6. of the Annex-I, the KPT has assessed the revenue requirement and upfront tariff for floating crane separately to distinguish the rate between geared vessel and non-geared vessel. However in 3.2. of Annex-I, the upfront tariff calculation includes the capital cost and operating cost of floating crane and related equipment. Thus, all costs relating to floating crane are considered twice in the proposal. Further, as per the KPT's calculation, the geared vessel would be burdened with the cost of the floating crane and associated equipment even though these services would not be utilised by the geared vessel. The KPT to modify its proposal to fix differential tariff for cargo availing floating crane services and those brought by geared vessels.	KPT has already clarified this point in the earlier section regarding the consideration of the floating crane tariff twice, but KPT has calculated the tariff separately to cover all the marine activities. For non geared vessels the floating crane tariff shall be added to the cargo handling tariff for self geared vessels.
(vi)	<p>Capital Cost:</p> <p>(a). The KPT has considered ₹1014.31 lakhs towards upfront payment in the capital cost estimation. KPT to confirm that this payment represents the cost of assets created by KPT but to be handed over to the PPP operator. In the event, furnish the details of the asset valuation carried.</p> <p>(b). The written down value as on 31 March 2011 as per the provisional Annual Accounts in respect of each of the above assets of the KPT to be indicated.</p>	It is to inform that KPT has completed the construction of the proposed South Wharf in May 2011. Hence the valuation is not required considering the fact that the construction cost of the south wharf covers major part of the total investment as mentioned in the block estimate.
		WDV is not applicable to the fixed assets which are under creation. The cost of ₹10.65 crores (₹10.14 crores + 5% miscellaneous cost) towards south wharf is justifiable as per the current market rates which are much higher than the old rates. Also KPT would like to highlight the fact that the construction of the south wharf recently got completed in May 2011, hence the provision of the depreciation is not applicable.
	<p>Civil Cost (cargo handling):</p> <p>(i). The KPT has stated that norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo berth are adopted. The list of items included in the estimation of civil cost for</p>	Already concluded that it is the barge jetty, hence it is not possible to match all the normative list of components with multipurpose cargo jetty.

	cargo handling activity do not match with the normative list of civil works prescribed in the guidelines for multipurpose cargo berth. The reasons for deviation from each of the items from the normative list need to be justified.	
	(ii). The breakup of estimation of ancillary infrastructure works estimated at ₹100 lakhs may be furnished alongwith the details of such works. This item is not found to be as per the normative list of civil works prescribed in the guidelines.	It includes signage, water supply, drainages, etc.
	(d). Equipment Cost:	
	(i). The equipments proposed by the KPT are not found to be as per the norms prescribed in the guidelines. The KPT to justify deviation proposed from the norms prescribed in the guidelines.	Already concluded that it is not the multipurpose cargo berth, hence it is not possible to have all components as per normative list.
	(ii). The capital cost includes cost of fire fighting and one weigh bridge to be added by the operator apart from one weigh bridge and the existing fire fighting facilities at bunder basin to be provided by the port to the BOT operator. The need for having two weighbridges to be explained in the light of the cargo capacity of proposed facility. Further, the service of weighbridge is to be taken under the miscellaneous services and mentioned so in the SOR.	This is as per the project requirement. The existing weighbridge is not sufficient enough to cater the proposed traffic at the project facility, hence suitable provision of one new weighbridge is proposed for smooth running of operations.
	(iii). The unit rate of Floating crane and associated equipment appear to be based on quotations obtained December 2010. The port may confirm the unit rate reflect the prevailing rate else, update the unit rate to reflect the prevailing rate. Likewise, the conversion rate adopted i.e. 1 Euro = ₹62.45 may also be updated with reference to the prevailing exchange rate. Furnish detailed calculation of the base rate, and customs, duties, etc. added thereon to derive the gross unit rate of floating crane and associated equipment.	This is as per the prevailing market rates and it is not possible to incorporate the changing values of euro. It is better to take average of fluctuating rate to convert the currency otherwise it is not possible to freeze the cost due to the daily fluctuation in the currency. Hence the same is also applicable for the cost of the equipment.
	(iv). Quotation for barge jetty, tugs forwarded by the KPT are not signed by the signatories. Please send authenticated quotations.	Already provided.
	(v). Capital cost of berth	
	(a). Details of quantum of dredging and unit rate adopted for dredging may be furnished to justify capital dredging cost estimated at ₹547.50 lakhs.	The KPT has not furnished any specific comments on the said point.
	(b). The port has considered DPR cost at ₹37.50 lakhs under the civil cost estimated for cargo handling and ₹37.50 lakhs in the capital cost of berth. The nature and the basis of this expense may be explained and substantiated with documentary evidence. This is not found as per the normative list of capital cost prescribed in the guidelines and such expenses, if incurred, are to be taken as part of the 5% miscellaneous cost allowed in the capital estimates.	The KPT has not furnished any specific comments on the said point.
	(c). As already mentioned in the guidelines, the capital cost of equipment should be updated to capture the prevailing market rate	The KPT has not furnished any specific comments on the said point.

	while fixing the upfront tariff cap. The KPT may, therefore, confirm that the estimates of both civil and equipment cost reflect the prevailing market rate. The estimates may be substantiated with documentary support in form of budgetary quotations, rate analysis, etc. for those items which are not substantiated with documentary support.	
	(d). If any of the tax benefits are available for any of the capex items proposed, the port to confirm that the same may be considered while determining the capital cost.	The KPT has not furnished any specific comments on the said point.
(vii).	Operating Cost (cargo handling): (a). As stated earlier, the equipment proposed by the KPT (i.e. excavator, dumper barge, tug, floating crane) are not found in the normative list of equipment. Hence the basis of fuel consumption considered by the KPT for estimating the fuel cost in respect of each of these equipment to be explained and substantiated with actual fuel consumption of these equipment at its port or any other private terminal operators in Major Port Trusts or manufacturers' specifications.	Basis of fuel consumption has been considered by empirical observation, discussions with the manufacturers and actual consumptions.
	(b). The basis of estimating fuel cost for 4000 hrs/ equipment is not clear. The operating time of each equipment to be assessed based on its capacity and performance standards.	4000 hrs in a year is as per TAMP guidelines for multipurpose cargo berth. Kindly refer approved TAMP proposal for multipurpose cargo berths at Kandla and our answer no.2.
	(c). Power Cost: (i). The power cost is computed assuming consumption of power at 2,40,000 units per hectare which is not as per the guidelines for multipurpose cargo berth.	Consumption of power: As per the prevalent norms per hectare.
	(ii). The unit rate of power adopted by the KPT to be substantiated with a copy of the recent electricity bill.	The copy of electricity bill is furnished.
	(d). License fee: (i). As per the upfront tariff guidelines, license fee has to be estimated as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trusts. The KPT is requested to confirm that the unit rate of license fee adopted at ₹21/ sq. mtrs./ month is as per the rates prescribed in the Scale of Rates of KPT giving the reference thereof in the SOR.	KPT has revised the same as per the latest SOR of the KPT. Now the current rate is ₹21.60/sqmts/month for Pucca Plots (4.5 hectares) and ₹12.60/sqmts/month for Kutchha Plots (5.5 hectares)
	(ii). The Land Policy Guidelines of 2011 announced by the Ministry of Shipping stipulated license fee for water area will be 50% of the license fee for abutting land. The Port has estimated license fee for water area at ₹126 lakhs applying 50% of total lease rental estimated for land area of 10 hectares. In this context, the following points may be clarified: ➤ Indicate what the exact water area is proposed to be made available by the KPT to the BOT operator for the proposed barge handling terminal.	Modified as per the latest SOR and as per the land policy guidelines of 2011. Total water area: 4206 m ² {{(152x9.5)+(68x9.5)+(152x8)+(50x18)}} As per latest land policy 50% of the land rates (i.e. 50% of 25.20)

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Confirm the license fee of ₹21/ sq. mtrs./ month proposed to be adopted for water area is with reference to the land area abutting the water area where the proposed barge jetty is to be developed. 		
(viii).	Upfront tariff calculation of Floating Crane (furnished by KPT at 3.6. of Annex-I):		
	<p>(a). As already stated earlier, the capital cost, operating cost, ROCE and the rate furnished in para 3.6 (a) to (e) are double counted as all these components are already captured in the upfront tariff calculation at para 3.2. to 3.5 of Annex - I. As stated earlier, the port to review and modify its proposal.</p>	It is separately calculated to cover all marine activities, for self geared vessels the floating crane charges shall be deducted from the cargo handling tariff for non geared vessels.	
	<p>(b). With reference to the upfront tariff calculation for floating crane computed in table 3.6.(e) of Annex - I, to confirm that the said tariff will cover the revenue requirement estimated for the floating crane.</p>	Yes, it will cover the revenue requirement estimated for the floating crane separately.	
(ix).	Berth hire computation:	<p>(a). The norms prescribed in the guidelines stipulate estimation of maintenance cost of berth at 1% of the total cost. Accordingly, the maintenance dredging cost will be around ₹5.47 lakhs based on the current estimates furnished by the KPT. As against that the KPT estimated this cost at ₹273.75 lakhs in addition to ₹5.47 lakhs estimated as part of repairs and maintenance cost. The estimation of maintenance dredging cost is not found to be as per the norms prescribed in the guidelines. The reasons for deviation from the norms prescribed in the guidelines for estimating this expense to be justified.</p>	Maintenance dredging shall be carried out by the BOT operator as proposed in the project and the cost of the same is also borne by the BOT operator. Heavy siltation is expected at the side of the Bunder Basin because of the location of the barge jetty as well as horse shoe type civil structure of the jetty which leads to heavy accumulation of the material which needs to be dredged continuously to avoid drafty restriction. Therefore, the cost of the maintenance dredging is assumed at 90% of the cost of the capital dredging.
	<p>(b). The computation of berth hire by the KPT does not consider the total number of barges to handle the optimal capacity, average stay of barge at the jetty, total GRT hours for stay of barge at the vessel. The KPT to modify the computation of berth hire following the approach done in the other upfront tariff cases approved by the Authority.</p>	Computation of Berth Hire: Already considered the number of barges as per the optimal capacity and followed the same method earlier used to calculate the berth hire charges.	
(x).	Storage charge Computation:	<p>(a). The basis of assuming cargo equal to 40% of the cargo capacity will attract storage charge may be explained with reference to the proposed free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo, average dwell time of each of these cargo group, and the cargo turn over ratio.</p>	As per the prevalent trend of storage cargo and subsequent discussions with the bidders. However as per the industry practice 40:60 norm is there, presuming 60% cargo will be cleared and 40% will require storage of more than 5 days, hence considering the dwell time of all three cargos and following 60:40 norm, KPT has arrived to this figure. Also roughly for 1 MMTPA capacity around 2.5 hectare to 3 hectare is required.
	<p>(b). The share of import cargo/export cargo and the average dwell time (cargo-wise) for both import cargo and export cargo assumed in the calculation may be indicated and justified with reference to the past actuals.</p>	Share of import and export cargo is in the ratio of 94:06 and average dwell time of dry bulk cargo is 40 days, for break bulk cargo it is 8 days and for timber logs it is 20 days.	

	(c). While determining the upfront storage charge, the port has considered 50% of the cargo likely to attract storage charge will be cleared in one week. The position with reference to the balance 50% of the cargo is not explained nor captured in the upfront tariff calculation. The KPT may review the storage charges in the light of the above observation. The KPT to consider proposing slab wise increasing rate for increase in the stay of cargo.	Total assumed storage cargo is 40% of the total cargo. Out of which 50% cargo of the 40% of total cargo cleared in first week and 30% cargo of 40% of total cargo in next 7 days and rest 20% cargo of 40% of total cargo in next 7 days.
(xi).	<p>Scale of Rates</p> <p>(a). <u>Schedule 2- Berth Hire</u> The berth hire charge is proposed to be levied on barge and other floating craft approaching or lying alongside the berth. In this regard the following points to be clarified:</p> <p>(i). What are the other floating craft on which the berth hire is proposed to be collected. The relevance of collecting berth hire on floating craft is not clear. The upfront berth hire calculation does not capture stay of any floating craft at the berth to derive the proposed berth hire.</p> <p>(b). The basis of considering the barges of 2200 DWT capacity to be explained. Port to confirm that it does not expect higher DWT capacity barge at the proposed jetty considering the project covers 30 years period.</p> <p>(c). The proposed note (i) states that 2200 DWT barges are proposed to be deployed. The said note is not a tariff related issue and hence need not be prescribed in the Scale of Rates. If necessary, the port to include this point in the Bid document and in the Concession Agreement.</p> <p>(d). Justify reasons for the proposed note numbers (vi) and (vii) relating to levy of additional berth hire. It is not clear whether barges will require pilotage services from KPT. Even if it is so, the reasons why the BOT operator should collect penal charges for a service to be provided by KPT.</p> <p>(e). <u>Schedule-3 Cargo Handling Charge</u> The proposed rate for foreign cargo at ₹65.67 / tonne for dry bulk, ₹123.90 per tonne for steel and ₹197.01 for timber include the capex, operating cost and ROCE relating the floating crane. Though, the port has derived separate rate for non-geared vessels availing floating crane facility, the proposed Scale of Rates do not propose separate tariff arrangement for geared vessel and non-geared vessel.</p> <p>(f). <u>Schedule – 4 Storage Charge</u></p> <p>(i). As per clause 5.8.2. of the tariff guidelines of 2005, free period for import (container) shall commence from the day</p>	<p>(i). Tariff for hiring of floating crane at OTB has calculated separately and that shall not be part of the berth hire charges.</p> <p>As per the marine codes 2200 DWT size barges required 3.5 mt drafts. 2200 DWT barge is proposed considering the availability of draft of 4 mt only during tides at Bunder basin.</p> <p>Already incorporated in the DCA, it is only for the estimation of optimal capacity and calculation of berth hire charges.</p> <p>Deleted.</p> <p>The project include various separate marine activities loading of mother vessel at OTB, unloading of cargo at barge jetty, use of floating crane for other operations, hence it is advisable to have separate tariff proposals for each activity. This will bring transparency and justified charges for each activity.</p> <p>Shall be incorporated in the Scale of Rates.</p> <p>(i). This is as per the SOR of the KPT [Refer schedule 2(i) of SOR of KPT]. Free period of imports shall be reckoned with the date of</p>

	<p>after the day of landing of the container and for export the free period shall commence from the time (container) enters the terminal. Whilst the proposed condition no (vii) regarding commencement of free period of export is in line with the guidelines, the proposed note number (iii) stating the free period for import shall commence from the day of complete discharge of cargo is not found to be in line with the provision stipulated in the guidelines. Specific reasons, if any, for deviation from the said guidelines provision to be explained.</p>	<p>complete discharge of vessel's cargo, otherwise it will affect the financial viability and vessel owner will not be interested in lighterage operation.</p>
	<p>(ii). The conditions proposed at (iv) to (vii) relating to free period for cargo partly discharged on wharf and partly in stream, conversion of import cargo on transit terms into re-export cargo etc., are incorporated by the KPT as per the provisions prescribed in the Scale of Rates of the port. The relevance of each of the proposed provision in the SOR of the BOT operator to be examined as such conditions are not prescribed in the upfront tariff schedule prescribed for dry bulk terminal at Tuna Tekra.</p>	<p>Conditions proposed at (iv) to (vii) are given below:</p> <p>(iv). When a vessel's cargo is partly discharged in stream and partly on wharf, the free period of storage in transit sheds and yards shall be reckoned with separately. This shall be removed considering the operations through barges only.</p> <p>(v). Free period in respect of cargo discharged in lighters in stream shall commence from the date of complete landing of the cargo on the wharf from the lighters.</p> <p>(vi). When import cargo is stored in transit terms and then covered into re-export, free period will be considered from the date of filing of export documents like shipping bill.</p> <p>(vii). Free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit/ port area. The demurrage will cease from the day following the date of berthing of vessel. In case of stream loading, the demurrage will cease from the day of loading of first barge. Demurrage will cease for the total cargo actually loaded through barges to the vessel in the same voyage. The highlighted portion shall be deleted based on the fact that the cargo handling operations is through barges only.</p>
	<p>(iii). The proposed condition number (ix) stating that Sundays and Holidays shall be included for calculation of free period for hazardous cargo is not in line with provision prescribed in clause 4.5. of the tariff guidelines of 2005.</p>	<p>This is in line with SOR of the KPT and second point is that individual port has a freedom to proposed number of free days as per TAMP guidelines schedule 4.5.</p>
(xii).	<p>In view of our suggestion to update the estimation of capital cost and unit rate of operating cost to the year 2011, the general note 6 may be modified to prescribe the base WPI for automatic adjustment to be considered every year as 1 January 2011 instead of 1 January 2010 proposed by the port.</p>	<p>Incorporated the same.</p>
(xiii).	<p>A copy each of the Agenda, minutes and Board resolution approving the subject proposal to be forwarded as agreed by the port in the proposal.</p>	<p>The same is furnished.</p>

5. In accordance with the consultation process prescribed, the revised proposal of the KPT dated 25 August 2011 and the revised Feasibility Report furnished by KPT under cover of its letter dated 7 October 2011 was circulated to the concerned users/ user organisations and prospective bidders seeking their comments. The comments received from the users/ user organisations/ prospective bidders were forwarded to the KPT as feedback information. The KPT has responded.

6. Based on the preliminary scrutiny of the revised proposal filed by the KPT and further scrutiny of the additional information/ clarification furnished by the KPT along with its proposal addressing the queries raised in its earlier proposal, the KPT was vide our letter dated 29 December 2011 requested to furnish the information / clarifications on the few points. The KPT has submitted its response during the joint hearing held on 5 January 2012. A summary of the queries raised by us and corresponding reply of KPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from KPT
(i).	Item 3(i)(a): The flow diagram of the proposed operations at the Bunder Basin furnished by the KPT shows that there will be movement of cargo from barge at OTB to Barge Port by Stevedores. In the proposed SOR, that the proposed tariff for handling cargo does not cover the stevedoring charges which shall be paid separately by user/ vessel to the service provider. In this regard the following points to be clarified:	The whole phrase refers basically to barge operation. Barge port has been mentioned as the jetty where the barge is handled. It means nothing but the barge movement operations carried out to take the cargo discharged from the mother vessel to a jetty.
	(a). The operation of movement of cargo from Barge at OTB to Barge Port onto barges, to be clarified. The meaning of 'Barge Port' to be explained.	
	(b). As per the guidelines the upfront handling tariff is to be fixed for composite service to include cargo loading or unloading charges as the case may be, transportation, wharfage and storage charge, etc. Thus as per the guidelines, the stevedoring component also forms part of the composite rate. Special circumstance for deviating from the guidelines provision by proposing the said note that the proposed tariff does not include stevedoring charge (which is payable separately to the service provider) to be explained.	Proposed tariff includes the stevedoring charges at Bunder Basin. However, it does not include the stevedoring charges at OTB. The proposed arrangement of including stevedoring charges in Tariff at Bunder Basin is also comparable with arrangement for berths no.13 to 16 as there also, the stevedoring charges for support services to take the cargo from vessel at berth to back yard is included in tariff for cargo handling. Moreover, the proposed tariff does not include the charges to be paid for the barge operation. The same would be arranged by the users. The charges for the same would be determined by the market forces.
	(c). KPT to clarify as to who will offer the stevedoring service and the tariff arrangement proposed for such service.	Barge Operation (stevedoring) would be provided by private players who are currently operating in and around KPT.
	(d). KPT to confirm whether the BOT operator of the Bunder Basin Terminal will be finally responsible for the stevedoring service. If so, and recognising that the stevedoring forms integral part of the handling activity the KPT to review this point and modify its proposal to state that it shall be inclusive of the stevedoring service as well.	No, BOT operator would not be responsible for barge operation and stevedoring at OTB. However, BOT operator would be responsible for stevedoring operation at Bunder Basin.
(ii).	Optimal Capacity: (a). Item (ii)(b): The port has considered one additional excavator (i.e. 4 nos.) instead of 3 nos. proposed earlier for transfer of cargo at	Additional excavator has been assumed considering its requirement as back up equipment in case there is break down of

	<p>shore in the estimation of capital cost. Consequently, the estimation of operating cost and the estimated revenue requirement also considers cost of 4 excavators. However, in the calculation of optimal capacity of the barge handling facility at 3.29 MTPA, the KPT has reckoned only 3 barges. This inconsistency in the proposal to be corrected.</p>	<p>any of the three working excavators. This additional excavator has been considered for computing operating cost considering its requirement in stack yard/ back up area.</p> <p>Normally, the 3 excavators would be working on jetty. Hence the capacity calculations are based on the same.</p>
	<p>(b). At the joint hearing held on 5 May 2011 during the last proceedings, the port was advised to explain why higher capacity equipment cannot be deployed keeping in view of further growth potential. This can improve the capacity of the proposed bunder basin. The port has not addressed this point. KPT to examine and furnish a detailed note in this regard.</p>	<p>Currently proposed equipments have capacity which is appropriate considering the reasonably available working hours with favorable tidal conditions. Though the higher capacity equipments may be installed at Bunder Basin, it would remain idle if the required volumes to utilise the same could not be transferred by the barges in available working hours.</p>
	<p>(c). The port has stated that 4 to 6 barges can be handled at the same time at the bunder basin. That being the case, the reasons for restricting the number of excavators to 3 nos. in the capacity calculation to be explained. Also, explain the number of excavators that can be technically deployed considering the length of the proposed terminal.</p>	<p>There is no point in increasing the handling capacity at jetty if a similar increase cannot be made in the cargo volumes made available by the barges used for Lighterage of mother vessels during the working hours with favorable tidal conditions. Hence, Length of Terminal required by an excavator cannot be considered for calculation of number of excavators to be installation on jetty.</p>
	<p>(d). Item (ii) (f): The reply furnished by the KPT is not satisfactory. As per the formula prescribed in the guidelines, the factor of 70% is prescribed only once for determining the optimal quay capacity. Whereas, the KPT has provided this cushion factor of 70% at three stages. First for arriving at the handling rate of three excavators the KPT has applied factor of 70%. Subsequently, for arriving at number of hours, the port has applied 70% factor and arrived at 16.8 hours (i.e. 24 hours * 70% = 16.8 hours) and accordingly the daily output for dry bulk cargo is arrived at 15876 tonnes / day (i.e. 945 tonnes / hour * 16.8 hours). Then, for determining the optimal capacity of the terminal, the port has further applied 70% of the maximum capacity (this is the only one which is as per the guidelines). The norms does not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity viz. number of hours and handling rate. The KPT to review the capacity calculation.</p>	<p>70% factor has been applied thrice for calculation of Optimal capacity. The factor has been applied twice to reduce 24 hours to practically available working hours. Apart from this 2 time, once has been applied as per the guidelines.</p>
(iii). Capital Cost:		
	<p>(a). Item (vi)(a): The reply of the KPT does not fully address the point made by us. The KPT has considered ₹1014.31 lakhs towards upfront payment in the capital cost estimation i.e. ₹279.87 lakhs in the civil cost (excluding berth), ₹202.88 lakhs for fire fighting, electrification and existing weighbridge and ₹531.56 lakhs for south wharf extension by</p>	<p>Value of the South Wharf is as per the approved tender value for the works undertaken;</p> <p>The value considered for the other assets is as per the value at which the assets were created.</p>

	KPT. If the south wharf construction is completed in May 2011 as stated by the port, then KPT to confirm whether the upfront payment claimed for this asset created is equivalent to the value of such asset booked in the Accounts of the KPT. As regards the other assets of the port to be handed over to the operator, KPT to confirm that the upfront payment represents the cost of assets created by KPT. The details of the asset valuation carried out by the port to determine the upfront fee to be provided.	
	(b). Item (vi)(d)(iii): The average exchange rate of one Euro for the period 1 December 2010 to 1 December 2011 is found to be ₹64.03 as against 1 Euro = ₹62.45 adopted by the KPT. The working of capital cost for excavator shows that the KPT has adopted the exchange rate of 1 Euro = ₹60. Since there is a vast variation in the exchange rate adopted by the KPT, the port to update the estimates based on the average exchange rate.	Exchange rates have been considered whenever the estimate were made based on quotation received. There could be daily fluctuations in these rates which cannot be taken into considerations on a daily basis. Considering the fact that the estimates have been accepted by the bidders and bids for qualification have been received, it is not appropriate to keep on updating the estimates based on daily fluctuating parameter like exchange rate.
	(c). The working of equipment cost provided by the KPT show that for many of the equipment proposed to be imported by the port has not considered any Customs duty. Customs duty after the EPCG benefit available to be considered in the estimation of equipment cost.	Custom duty after EPCG benefit has been considered in case of imported equipments like excavators, etc.
(iv). Operating Cost:		
	(a). Item (vii)(b): The reply of the port is not found satisfactory. With reference to 4000 hours assumed for estimating the fuel cost of each of the equipment it is reiterated that the operating time of each equipment may be assessed based on its capacity and performance standards. It is further pointed out that for estimating the berth hire 6132 hours are assumed, whereas, for estimating fuel cost 4292 hours is assumed for each of the equipment.	Operating hours for equipments working 4292 (=365*24*70%*70%) is being considered based on possibly available working hours with favorable tidal conditions. However, berth hire charges would have to be estimated based on higher number of hours (365*24*70% = 6132) due to high possibility that barges may not be able to leave the berth in low tide. Hence, there is fair possibility that barges would have to utilise the berth more than actual operating hours of equipments for cargo handling. Moreover, there are support activities which have to be carried out during the time before the cargo handling and after the cargo handling also.
	(b). Item (vii)(c): As per the guidelines, the power consumption norm of 2.4 lakh unit per hectare is prescribed towards the general lighting and illumination for liquid terminal and not for multipurpose cargo handling terminal. KPT to clarify the relevance of applying those norms for the proposed multipurpose cargo handling terminal at Bunder Basin. If there is any specific need to provide for lighting facility in the water/ land area for the operational purpose, the port to assess the power consumption	In the absence of guidelines for power requirements for back area illumination in case of multipurpose cargo berths, the guidelines for liquid terminal have been referred as the purpose is the same here, i.e. illumination of back up area. Hence, the area based norm (2.4 Lakh units/ ha) has been considered. Moreover, the illumination requirement would have to be considered for the entire area.

	based on its experience in the port operations with necessary justification. While doing so, KPT to examine whether lighting facility is envisaged for the entire land area of 10 hectares.	
(v).	Item (viii) (a): KPT to furnish a working to support the statement of the port that at the proposed tariff, the operator can recover the entire revenue requirement estimated for the floating crane.	Working presented for calculation of tariff for floating crane can be referred in this regard. Tariff has been set considering the operating cost plus the prescribed return on capital cost and apportionment of the same over the optimal capacity as per TAMP Guidelines.
(vi).	Berth hire computation: (a). Item (ix) (a): With reference to the submissions made by the port about deviation in the estimation of maintenance dredging cost, KPT to explain the basis of estimating 90% of the capital dredging cost required to maintain the bunder basin. Further, the KPT to justify the estimation with reference to the actual maintenance dredging cost incurred by the port for the said bunder basin in the past giving details of quantity of the silt dredged and updating the unit cost with the prevailing dredging cost. The unit cost of dredging to be substantiated with documentary support.	COM Vadinar has suggested the same.
	(b). Number of trips by each barge assumed as two numbers per day is not captured in the berth hire calculation.	Numbers of trips are not required to be considered for berth hire calculation as it is calculated based on the hours being utilised and average GRT available at Bunder Basin.
	(c). The port has stated that 4 to 6 barges will be handled per day. Then the reasons for restricting it to 4 barges instead of average 6 may be explained.	Combination of barges ranging from 700 DWT to 2200 DWT has been mentioned, i.e. 500 GRT to 1500 GRT. Berth hire charges consider the Average 1500 GRT. Considering the number of barges at 4 (which is minimum of range) Average GRT was considered to be on higher side. So, it is better to refer total GRT which equals to Barge Nos. * Average GRT which is in this case is 6000 (1500*4). It could be the result of different combination also like 1200*5=6000. So, the combination is difficult to freeze currently, so, we have considered higher of GRT and lower of barge nos. The combination of 1200*5 could be the result of following barges. - $1500 * 3 = 4500$ - $1000 * 1 = 1000$ - $500 * 1 = 500$
	(d). The port while replying our query at (ii) (b) has indicated barges of 2200 DWT and 700 DWT will be handled at the basin based on some combination. But for estimating the berth hire calculation, the port has considered only 2200 DWT (1500 GRT) vessel. The port may indicate and confirm the correct position considered in the berth hire calculation.	Total = 6000, Average = 1200. This combination would also give similar berth hire charges as the same is based on total 6000 GRT.
(vii).	Storage charge computation: Item (x)(c): The KPT has stated that out of 40% of the cargo capacity availing storage facility, 50% will be cleared in first week, 30% of cargo	The storage charge has been computed considering that the 40% of cargo would attract the storage charge, i.e. 60% of cargo

	<p>in next 7 days and rest 20% cargo in next seven days. The port has stated that the average dwell time of cargo is 40 days for dry bulk and 20 days for timber. Whilst the port has captured the effect of the cargo likely to avail storage facility for the first two slabs, the effect of the cargo availing storage for the second and the third slab is not considered while arriving at the proposed storage charge. The KPT to examine this point and modify the proposed storage charge in the light of the above observation.</p>	<p>would be cleared immediately or within the free period. Of 40% of total cargo, three slabs have been assumed which are chargeable. First 7 days after free period. Second slab of 7 days and third slab of 7 days. The cargo chargeable for the storage has been assumed for at 50%, 30% and 20% for respective phases. The charges for second and third phase have been set progressively with multiplying factor of 1.5 times and 2 times respectively to discourage the users to store for longer duration.</p>
(viii).	<p>Item (xi)(f)(ii):</p> <p>The KPT has not fully addressed our query raised. The conditions proposed at (iv) to (vii) relating to free period for cargo partly discharged on wharf and partly in stream, conversion of import cargo on transit terms into re-export cargo etc., are incorporated by the KPT as per the provisions prescribed in the Scale of Rates of the port. KPT to examine the relevance of each of the proposed provision in the SOR of the BOT operator as such conditions are not prescribed in the upfront tariff schedule prescribed for dry bulk terminal at Tuna Tekra.</p>	<p>Provisions referred in query are prescribed in Scale of Rates as they are relevant due to the nature of the project, i.e. the barge handling facilities. The project is of different nature compared to Dry Bulk Terminal at Tuna Tekra as it is full-fledged direct vessel berthing and handling facility where the provisions referred for Bunder Basin Handling Facility would not be applicable.</p>
(ix).	<p>Clause 5.7.3 of 2005 tariff guidelines of 2005 prescribe 25% premium on the handling and storage charges of hazardous cargo. As against that the port has proposed 100% premium which is not as per the guidelines. Moreover, KPT to confirm whether any hazardous cargo is likely to be handled at the proposed terminal for proposing this condition.</p>	<p>Guidelines of 2005 mentions about hazardous conditioners for which it prescribes 25% premium. However, in the absence of clear instruction about hazardous cargo at multipurpose berths in Guidelines, 100% premium has been considered in line with prevailing Scale of Rates of KPT.</p>
(x).	<p>Note under Schedule 3.2. in the proposed SOR states that there should be a masters certificate which clearly notifies that this much amount of cargo shall be handled through floating crane at OTB. The relevance and the intention of proposing the said condition is not clear and hence may be explained.</p>	<p>If the vessel is to be lightened by the usage of floating crane (partly/ fully), the volume of the cargo to be handled should be officially established. This is in line with the current practice of KPT in which a Master's Certificate is produced when the cargo is to be handled by excavator installed at berth/ jetty.</p>
(xi).	<p>The note proposed for Miscellaneous charges may be amplified to state that it shall cover charges for all other miscellaneous services not specifically prescribed in the SOR.</p>	<p>The mentioned types of charges that are covered in the note are comprehensively covered. However, the requested change for amplifying that the services not prescribed in Scale of Rates specifically would be covered in Miscellaneous.</p>
(xii).	<p>The share of geared and non-geared vessel likely to be handled to be indicated. Further, the quantum of cargo capacity that is anticipated to be handled by geared vessel (cargo-wise) at the proposed terminal to be indicated.</p>	<p>It can be derived based on workings submitted. However, there is no explicit need of mentioning shares of gearless and geared vessels as it does not have any application in setting up of tariff.</p>
(xiii).	<p>During the joint hearing held on 5 May 2011 during the last proceedings, the KPT was advised to furnish a detailed note about the future traffic projections and as to why higher capacity of floating crane/ equipment cannot be deployed keeping in mind further</p>	<p>Proposed project has optimal capacity is 3.29 MMTPA, single floating crane proposed is with capacity of 3.17 MMTPA. Hence, there is not a requirement of higher capacity floating crane. Unnecessarily higher capacity floating crane can lead to</p>

	growth potential clearly bringing out the operational arrangement of the proposed floating crane. The port has not furnished a detailed note in this regard while furnishing the revised proposal which may please be furnished.	higher tariffs.
--	--	-----------------

7.1. A joint hearing in this case was held on 5 January 2012 at the Kandla Port Trust (KPT) premises. The KPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/ organisation bodies have made the submissions.

7.2. At the joint hearing, the KPT has submitted a supplement to its proposal revising the proposed rate on account of upward revision of the backup area. The main modifications made by the KPT are given below:

- (i). Developed Back up area considered at 4.5 Ha has been revised at 7 Ha (approx). Total back up area as per TAMP Guidelines at 12 Ha instead of earlier assumed 10 Ha. Hence, remaining back up area required is to be developed by BOT operator, i.e. 5 Ha. instead of 5.5 Ha. Hence, there is reduction in non-berth civil cost.
- (ii). Revision of length of west wharf from 68m (as considered in base map provided by KPT) to 107.5m. The change has increased the cost of pile foundation, super structure, bollards and fenders. However, there is no net change in Total Project Cost i.e. ₹10959 lakhs.
- (iii). Changes in operating cost of the facility as a result of change in the project parameters is as below:

Particulars	₹ in lakhs
Operating Cost for Cargo Handling Activity	2605.20
Operating Cost for Floating Cranes	1035.42
Operating Cost of Berth	612.75

- (iv). The changes in the project parameters have marginal implications on the proposed tariff which is given below:

(a). Berth hire charges:

	Rate in ₹ per GRT per hour
Foreign-going vessel	₹2.75
Coastal vessel	₹1.65

(b). Cargo handling charges:

➤ Upfront tariff for handling cargo at the bunder basin:

Sl. No.	Commodity	Rate per metric tonne in ₹	
		Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk cargo	65.88	39.53
2.	Break bulk cargo (Steel and Bagged cargo)	123.53	74.12
3.	Timber Logs *	197.64	118.58

➤ Tariff for hire of floating crane at the OTB

Sl. No.	Commodity	Rate per metric tonne in ₹	
		Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk cargo	30.31	18.19
2.	Break bulk cargo (Steel and Bagged cargo)	56.84	34.10
3.	Timber Logs *	90.93	54.56

* Rates applicable for handling other break bulk cargo at OTB and at Bunder basin will be same as that of handling timber.

(c). Storage charges:

		Rate per tonne/ day
(i). Free period		5 days - Import 15 days - Export
(ii). Storage charge		1 st to 7 th day – ₹3.90 8 th to 14 th day – ₹5.79 15 th day onwards – ₹7.72

(d). Miscellaneous charges for sweeping, weighment of cargo, dust suppression, environment and management, lift on-lift off charges, safety measures, etc. is proposed at ₹5.46 per tonne.

(v). Cargo handling tariffs has increased marginally as a net effect of reduction in capital cost and increase in operating cost (power and license fee cost).

(vi). Berth hire charges have been increased due to increased capital cost because of increased length of west wharf.

8. As agreed at the joint hearing, the KPT was advised to furnish its response to some points. After reminders, the KPT under cover of its letter dated 20 April 2012 has furnished its response. Further, the KPT in its letter dated 20 April 2012 has stated that it has modified its proposal, SOR and its Feasibility Report after incorporating the changes in the project parameters and other changes as suggested during the joint hearing and has thus submitted its revised tariff proposal alongwith SOR and Feasibility Report. The points raised by us during the joint hearing and the response of KPT thereon are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by TAMP	Reply of KPT
(i).	Review the assessment of capacity with reference to the physical facilities available and remove the mismatch, if any, between the assessed capacity and the handling equipment proposed to be provided.	<p>(The KPT has stated to have addressed the said query in its revised proposal.)</p> <p>In the revised proposal, the KPT has stated that:</p> <p>“Developed Back up area considered at 4.5 Ha has been revised at about 7 Ha. Total back up area as per TAMP guidelines at 12 Ha has been considered instead of earlier assumed 10 Ha. Hence remaining back up area required to be developed by BOT operator, i.e. 5 Ha, instead of 5.5 Ha. Hence, there is reduction in non-berth civil cost.</p> <p>Another change has taken place in the civil cost of the berth which has increased due to the revision of length of west wharf from 68m (as considered in base map provided by KPT) to 107.5m. The change has increased the cost of pile foundation, super structure, bollards and fenders.”</p>
(ii).	Justify the area of backup land proposed to be allotted with reference to the different types of cargo to be handled and their dwell time.	<p>(The KPT has stated to have addressed the said query in its revised proposal.)</p> <p>In the revised proposal, the KPT has stated that:</p> <p>“As there is no guideline provided by TAMP for calculating the requirement of stack yard for multipurpose cargo, storage area requirement of multipurpose cargo has been calculated based on the requirement as per the current operations in KPT for multipurpose cargo. Calculation of Back up area requirement for Optimal capacity of 3.29 MMTPA has been calculated by the Port at 12 Ha.”</p>

	<p>(iii). Confirm that only three excavators can be deployed due to any technical or physical constraints at the quay. If no such constraints are noticed, the reasons why the port has proposed to restrict such deployment only to three.</p>	<p>Total 3 nos. of excavators have been assumed for capacity calculation. However, the operating cost calculation has been done based on 4 nos. of excavator because 1 no. of excavator has been assumed to be working in back up area. This excavator can be used at jetty in case of breakdown of any of 3 nos. of excavators working at jetty.</p> <p>Moreover, considering the views of existing port users also, it is confirmed that the maximum of 3 nos. of excavators that can be deployed at Bunder basin considering the technical parameters like wharf length, layout, cargo mix, positioning of barges with respect to the shape of wharf, etc. Moreover, port users have opined that the tidal restrictions may limit the cargo volumes to those which can cater maximum 3 nos. of excavators.</p> <p>We have calculated the optimal capacity of the Bunder basin barge jetty on movement of barges from OTB to Bunder basin. Kindly refer article no. 5.5 of the draft feasibility report.</p> <p>Based on norms for fixation of upfront tariff for services rendered at multipurpose berth the optimal capacity of the terminal (Barge jetty) is worked out as 3.29 MMTPA.</p>
(iv)	<p>Re-look at the valuation of the developed facilities which are proposed to be handed over to the BOT operators and certify that the method of valuation adopted conforms to the instructions issued by the Government for such valuation.</p>	<p>As per the opinion of the transaction adviser, there are no prescribed guidelines from Govt. and that KPT has considered the upfront premium based on the actual cost incurred for the facilities to be handed over to BOT operator. The valuation by Registered Govt. Valuer is being obtained. the value whichever is higher will be incorporated by KPT.</p>

9.1. As discussed in the preceding paragraph, the Ki-T has revised its proposal of August 2011. This has led to changes in the Capital cost, operating cost and Revenue requirement when compared with the KPT's earlier proposal of August 2011.

- (i). The Optimal Capacity of Excavators has been maintained at 3.29 Million Metric Tonnes Per Annum (MMTPA), based on 3 nos. of Excavators and the Optimal Capacity of Floating Crane has been maintained at 3.09 MMTPA, based on 1 no. of Floating crane.
- (ii). Capital Cost:
 - (a). As against the estimated total civil capital cost (excluding berth) of ₹3196.19 lakhs in the August 2011 proposal, the civil capital cost (excluding berth) estimated in the proposal of April 2012 is ₹2951.35 lakhs, as detailed below:

Particulars	Capital cost estimation in the August 2011 proposal	Capital cost estimation in the April 2012 proposal	(₹ in lakhs)
Cargo Handling Activity			
Civil Cost			
(a). RCC work Dismantling	0.06	0.06	
(b). Temporary Fencing Wall	41.72	41.72	
(c). Asphalt Paving	19.88	19.88	
(d). Development of the backup area (Civil Works)	2564.96	2331.78	
(e). Ancillary Infrastructure Works	100.00	100.00	
(f). DPR Preparation	37.50	37.50	

(g). Upfront payment to KPT (for stacking area, SWD, roads, fencing wall replacement and water supply line)	279.87		279.87	
(h). Miscellaneous Cost @ 5%	152.20		140.54	

(b). As against the estimated total berth cost of ₹2001.96 lakhs in the August 2011 proposal, the berth cost estimated in the proposal of April 2012 is ₹2247.15 lakhs, as detailed below:

(₹ in lakhs)

	Capital cost estimation in the August 2011 proposal	Capital cost estimation in the April 2012 proposal
Capital cost for construction of berth		
Pile Foundation	552.70	686.92
Super structure	228.86	325.20
Bollards and Fenders	8.51	11.46
Upfront payment to KPT (for south wharf and its extension)	531.56	531.56
DPR preparation	37.50	37.50
Capital Dredging	547.50	547.50
Miscellaneous Cost @ 5% of above costs	95.33	2001.96
		107.01
		2247.15

(c). Thus, the details of the total project cost as estimated in the August 2011 proposal vis-à-vis the project cost as estimated in the proposal of April 2012 is given below:

Sl. No.	Particulars	Estimates in the August 2011 proposal	Estimates in the April 2012 proposal
A.	Cargo handling of multipurpose cargo at Bunder basin (for vessels not using floating crane at Outer Tuna Bay (OTB))		
	Civil Cost excl. Berth cost	3196.19	2951.35
	Equipment cost at Barge jetty	3261.93	3261.93
B.	Capital cost of Floating crane at OTB	6458.12	6213.28
C.	Capital cost of Berth	2001.96	2247.15
D.	Project cost	10959.08	10959.43

As seen above, though there are changes in the civil cost and the berth cost, the total project cost is almost the same.

(iii). There is a change in the estimates of operating cost, as given below:

Sl. No.	Particulars	Estimates in the August 2011 proposal	Estimates in the April 2012 proposal
(a).	For Excavators	2526.50	2563.06
(b).	For Berth Hire	599.65	612.75

(iv). The change in the estimates of Revenue Requirement is as follows:

Sl. No.	Particulars	Estimates in the August 2011 proposal			Estimates in the April 2012 proposal		
		Excavators	Floating Cranes	Berth hire	Excavators	Floating Cranes	Berth hire
(i).	Operating Cost	2526.50	1035.42	599.65	2553.06	1035.42	612.75
(ii).	ROCE @ 16%	1033.30	399.84	320.31	994.13	399.84	359.54
(iii).	Total Revenue Requirement	3559.80	1435.26	919.96	3547.19	1435.26	972.29

(v). The above mentioned change in the Revenue Requirement has lead to a meager variation in the upfront tariff proposed by the port in April 2012 when compared to the upfront tariff proposed in the August 2011 proposal of KPT.

9.2. The proposal of April 2012 has been circulated to the users/ prospective bidders seeking their comments by 10 May 2012. No response from the users/ prospective bidders has been received.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The proposal is to fix upfront tariff for all types of dry bulk cargo, break bulk cargo like steel and bagged cargo and timber and other break bulk cargo envisaged to be handled at the Barge handling facility at Bunder Basin of Kandla Port Trust (KPT) to be developed under Public Private Partnership (PPP) mode. The proposal is based on the Guidelines for upfront tariff fixation issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways in February 2008.

It has already been clarified to KPT that as per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects of February 2008, the tariff caps to be prescribed now for various cargo/ services would not only be applicable to the proposed project at Bunder Basin but would also be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical cargo/ services at the KPT during the next five years.

It is also clarified to the KPT that the upfront tariff fixed now is for the cargo operation at the Bunder basin with barges carrying the dry bulk cargo, break bulk cargo like steel and bagged cargo and timber and other break bulk cargo by using the Excavators and supporting facilities like Floating cranes at Outer Tuna Buoy (OTB). If this method of handling the said cargo at the Bunder basin formulated by KPT undergoes a change, tariff will have to be reviewed to capture the change in the method, if any.

(ii). The KPT has filed its proposal in August 2011. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case and based on the discussions held during the joint hearing on 5 January 2012, the KPT under cover of its letter dated 20 April 2012 has forwarded a revised proposal, as explained earlier. The revised proposal of the KPT dated 20 April 2012 along with the information/ clarifications furnished by KPT during the proceedings of the case are considered in this analysis.

(iii). The proposal of the port is for handling different types of cargo brought by barges with the help of excavators and accompanied equipment at Bunder Basin and also to provide floating crane at OTB. The KPT has stated to have adopted the norms prescribed in the Upfront Guidelines for the multipurpose berth. Though the upfront tariff guidelines of 2008 prescribe norms for handling the multipurpose cargo, the norms are with reference to the deployment of Electric Level Luffing (ELL) cranes and different set of equipment. Further, no explicit norms for floating cranes are available in the Guidelines. Clause 3.2 of the Guidelines permit this Authority to make necessary adjustments in the norms based on the justification to be furnished by the concerned port trust keeping in view the port specific conditions.

The KPT has envisaged this project to attract new business of barge handling due to draft limitations at Bunder basin. As such, the higher capacity vessels like Panamax and Capesize would be anchored at Outer Tuna Buoy (OTB) and Floating crane is stated to be essential to unload and load the cargo into the barges from large size mother vessels at OTB to bring the cargo to the barge jetty.

Based on the position explained by KPT, the equipment proposed to be deployed at the barge jetty and the OTB, though they are different from the ones prescribed to be deployed in the upfront guidelines for multipurpose berth, is taken in to account in this analysis. Based on the justifications and analysis furnished by KPT, the relevant norms are considered.

In this context, it is relevant to mention here that though the upfront guidelines prescribe deployment of ELL cranes at the multipurpose berth, deployment of Harbour Mobile Cranes (HMC) in lieu of ELL Cranes have been adopted in fixation of upfront tariff at some other major port trusts like Visakhapatnam Port Trust (VPT), Paradip Port Trust (PPT), VO Chidambaranar Port Trust (VOCPT), New Mangalore Port Trust (NMPT); and Kolkata Port Trust (KOPT) for cargo operations.

(iv). Optimal capacity:

(a). Barge handling Facility:

(i). KPT has asserted the optimal capacity of the Bunder Basin facility at 3.29 million tonnes per annum based on the handling rate of cargo by 3 nos. of excavators. No explicit norm is prescribed in the Guidelines for the Excavators. By considering 100 moves per Excavator per hour with a load factor of 70% and by equating 4.5 cum bucket capacity of one excavator to 1 tonne per cum and based on operating hours of 16.8 hours per excavator per day, the KPT has arrived at the handling rate of dry bulk cargo at 15876 tonnes per day by 3 excavators. The parameters considered are reportedly based on the rated capacity of the equipment and actual performance. By considering the ratio of handling rate of dry bulk cargo, Steel and other cargo as prescribed in the Upfront Guidelines for multipurpose berth, the KPT has arrived at the handling rate of steel and bagged cargo at 8467 tonnes per day and the handling rate of timber logs at 5292 tonnes per day.

(ii). The KPT has confirmed that a maximum of 3 nos. of Excavators can be deployed at Bunder basin, considering the technical parameters like wharf length, layout, cargo mix, positioning of barges with respect to the shape of the wharf. Further, the KPT has stated that even the port users have opined that the tidal restrictions may limit the cargo volumes to those which can cater maximum 3 nos. of Excavators.

Though the KPT has determined the optimal capacity of the barge handling facility at Bunder Basin based on 3 nos. of excavators for the purpose of estimating the capital cost and operating cost of the excavators, the KPT has considered 4 nos. of excavators. The KPT has stated to have considered an additional excavator in the capital cost and operating cost estimation, based on the recommendations of the bidders and concerned officials as back up equipment in case there is break down of any of the three excavators working in the jetty. The KPT has further stated that when the additional excavator would not be working on the jetty, it would be used in stack yard/ back up area.

In this context, it is relevant to mention here that no additional ship-shore equipment has been considered over and above the ones required to handle the capacity of the terminal on the ground of providing cushion for any contingency like break down and repairs and maintenance etc. in any other cases relating to fixation of upfront tariff cases of various projects of the various major port trusts. Tariff fixing proceeds on a normative basis irrespective of the actuals.

The KPT has further stated that in case of non-working of the additional excavator on the jetty, it would be used in stack yard/back up area. In this regard, it is relevant to mention here that over and above the 3 excavators proposed to be deployed at the jetty, the KPT has proposed to deploy 3 other excavators in the stack yard also.

It may be recalled that while fixing upfront tariff for the project of construction of Outer terminal - I riverine jetty of Kolkata Port Trust (KOPT), the proposal of the port to have a cushion in the requirement of additional trucks to move the cargo was agreed to, as it was ancillary equipment and not directly contributing to terminal capacity. The KPT has, however, not furnished any other technical analysis justifying the requirement of 4 excavators at the barge handling facility.

In view of the above, the capital cost and operational cost of the additional excavator is not considered, particularly when the additional excavator would not contribute towards the capacity of the barge handling facility.

- (iii). (a). As per the formula prescribed in the guidelines, the factor of 70% is to be applied only once for determining the optimal capacity. For arriving at the optimal capacity of the barge handling facility, the KPT has applied the factor of 70% at three stages. First, as the load factor on number of moves per hour per excavator (i.e. 100 moves * 70%), second in the operating hours (i.e. 24 hours * 70% = 16.8 hours) and third in the overall capacity calculation as prescribed in the norms.
- (b). When asked to justify the position, the KPT has not furnished a categoric reply. The norms do not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity. However, considering that the Feasibility Report mentions that 70% is the maximum possible volume that can be lifted by an excavator in a single move, the position is relied upon. In this regard, it is noteworthy that in case of fixation of upfront tariff for the mechanized iron ore handling at WQ-1 berth of VPT vide Order no.TAMP/32/2010-VPT dated 29 November 2010, equipment efficiency factor was reckoned to factor the time taken for operational requirements (over and above the norm of 70% prescribed in the guidelines). As confirmed by KPT, 100 moves per hour is the rated capacity provided by suppliers and 70% of such rated capacity is taken as the working capacity in the calculation to derive optimal capacity of the terminal. This is done in the absence of any productive norm prescribed in the guidelines for Excavators.
- (c). The upfront tariff guideline is very categoric about considering operating hours at 24 hours per day. The KPT has not furnished any technical justification towards considering 16.8 operating hours per day and has merely stated that it is based on working hours possible with favorable tidal conditions. At the same time, it is noteworthy that the KPT has estimated huge costs towards continuous maintenance dredging (discussed in the later part of the analysis) to maintain draft. Further, it is to be noted that the proposed facility will handle only barges which may not require greater depths. Notably,

even in the case of fixation of upfront tariff for the Dry Bulk Terminal off Tekra near Tuna at Port of Kandla vide Order no.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010, as well as in the case of fixation of upfront tariff for the multipurpose cargo berths no.13 to 16 at KPT, the KPT had not sought any concession in its operating hours citing tidal restrictions. In view of the above position, no separate allowance in the operating hours is allowed while determining the capacity.

(iv). By considering 100 moves per Excavator per hour with a load factor of 70% and based on operating hours of 24 hours per excavator per day, the handling rate of dry bulk cargo works out to 22680 tonnes per day by 3 excavators. By considering the ratio of handling rate of dry bulk cargo, Steel and other cargo as considered by KPT, the handling rate of steel and bagged cargo works out to 12095 tonnes per day and the handling rate of timber logs works out to 7559 tonnes per day.

It is noteworthy that the deployment of 3 excavators in lieu of 3 ELL cranes at the barge jetty has resulted in considering a higher handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs when compared with the handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other cargo as prescribed in the Upfront guidelines for the multipurpose berth.

(v). The cargo mix of 71.29%, 1.70% and 27.01% of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs respectively considered in the calculation of optimal capacity is reportedly based on the actual cargo handled at the KPT through barges during the last three years i.e. 2008-09 to 2010-11.

(vi). Thus, based on the percentage of cargo mix and the individual handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs, the optimal capacity of the barge handling facility at Bunder Basin works out to 4.71 million tonnes per annum at 70% utilization, as against 3.29 million tonnes per annum assessed by KPT.

(b). Floating Crane at Outer Tuna Buoy (OTB):

(i). Deployment of Floating crane is envisaged to carry out cargo handling operations at OTB through barges. The Feasibility Report justifies deployment of one Floating crane to cater to the demand of non-geared vessels in future. No separate norms are available in the Guidelines for working of Floating cranes.

(ii). KPT has assessed the optimal capacity of the floating crane at 3.17 million tonnes per annum. By considering the handling rate of dry bulk cargo at 1300 tonnes per day with a load factor of 70% and based on operating hours of 16.8 hours per crane per day, the KPT has arrived at the handling rate of dry bulk cargo at 15288 tonnes per day. Applying the ratio of handling rate of dry bulk cargo, Steel and other cargo as prescribed in the Upfront Guidelines for multipurpose berth, the KPT has arrived at the handling rate of steel and bagged cargo at 8153 tonnes per day and the handling rate of timber logs at 5096 tonnes per day.

(iii). For arriving at the optimal capacity of the floating crane, the KPT has provided for the cushion factor of 70% at three stages.

Since the handling rate of 1300 tonnes per hour for dry bulk is as claimed by the suppliers, a load factor of 70% is considered in the capacity calculation, for the reasons given earlier in the case of excavators. However, no separate allowance in the operating hours is considered in the capacity calculation, for the reasons given earlier.

(iv). By considering 1300 moves per hour with a load factor of 70% and based on operating hours of 24 hours per day, the handling rate of dry bulk cargo by floating cranes works out to 21840 tonnes per day. By considering the same ratio of handling rate of dry bulk cargo, Steel and other cargo as considered by KPT, the handling rate of steel and bagged cargo works out to 11640 tonnes per day and the handling rate of timber logs works out to 7272 tonnes per day.

(v). Thus, based on the percentage of cargo mix and the individual handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs, the optimal capacity of the floating crane works out to 4.53 million tonnes per annum at 70% utilization.

(c). The Upfront Guidelines for the multipurpose berth do not require assessment of the yard capacity separately. Nevertheless, the KPT was requested to justify the area of backup land proposed to be allotted with reference to the different types of cargo to be handled and their dwell time. In this regard, the KPT has stated that it has calculated storage area requirement at 12 hectares as per the current operations in KPT for multipurpose cargo. The KPT has also stated that around 2.5 to 3 hectares of land is required for a capacity of about 1 MMTPA, though no analysis to establish this assumption is furnished. The area requirement of 12 hectares of land is relied upon in the analysis.

(v). Capital Cost:

(a). Barge handling facility:

(i). Civil cost:

(a). The upfront tariff guidelines require to consider the civil cost as per the estimates given by the Port Trust. The KPT has furnished the rate analysis for major of the items of civil cost like temporary fencing wall, asphalt paving and development of backup area, which is relied upon. An arithmetical mistake noticed in the calculation is rectified in the estimation of cost for developing backup area. Items of civil cost like RCC work dismantling and ancillary infrastructure works are considered at lumpsum by KPT.

(b). The port has included DPR cost at ₹37.50 lakhs under the civil cost estimated for cargo handling. Inspite of a specific request to explain the nature and the basis of the said expenditure, the KPT has not responded. The upfront guidelines provide for recognising 5% of the capital cost towards miscellaneous cost to accommodate various other expenses not specifically accommodated in the civil and equipment cost estimates. Therefore, the cost of DPR is to be taken as part of the miscellaneous cost and hence, not considered separately in the civil cost estimates.

(c). The KPT has considered upfront payment as an item of capital civil cost. The said upfront payment represents the recovery of the cost of civil works like stacking area, SWD, roads, fencing wall replacement and water supply line, already incurred by KPT and which is to be handed over to the BOT operator. The KPT has confirmed that the cost of the assets to be handed over to the BOT operator is as per the current market rates.

When the KPT was requested to relook at the valuation of the facilities proposed to be handed over to the BOT operator and to certify that method of valuation adopted by it conforms to the Government instructions, the KPT has categorically replied that there are no guidelines prescribed by the Government and that it has considered the upfront premium based on the actual cost incurred for the facilities. The KPT has further stated that the valuation by Registered Government Valuer is being obtained and the higher value will be incorporated by KPT.

The KPT has not furnished the Valuation Report till the finalization of the case. It is not clear as to how a different value of assets could be factored at a later stage by KPT. In this case; the values reported by KPT are relied upon.

(d). The KPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost and 5% of the estimated equipment cost separately, instead of estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment as prescribed in the Upfront tariff guidelines of 2008. This position is relied upon in the analysis.

(ii). Equipment cost:

(a). As stated earlier, the configuration of equipment proposed to be deployed by the KPT at the barge handling facility is relied upon. The KPT has proposed the use of 4 numbers of 4.5 cum excavators, 4 numbers of 5MT Fork lifts, 2 nos. of 10MT forklifts, 9 nos. of 10MT Pay loaders and 3 nos. of excavators for cargo handling at the backup area.

It is noteworthy that Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the KPT and also recognizing that none of the users/ bidders has raised any objection on the complement of the equipment proposed by KPT, this Authority is inclined to consider the equipping plan and accept the estimates of numbers of the above said equipment, subject to the discussion below.

(b). It may be recalled that though the KPT has determined the optimal capacity of the barge handling facility based on 3 nos. of excavators, for the purpose of estimating the capital cost and operating cost of the excavators, the KPT has considered 4 nos. of excavators. For the reasons brought out earlier, deployment and the cost of 3 excavators at the jetty at Bunder Basin only are considered in this analysis.

(c). The KPT has furnished budgetary quotation with reference to the cost of the one Excavator at 810000 Euros. Custom duty after EPCG benefit has been considered in case of excavators. The transportation cost considered is also supported by the quotation.

Generally, while deciding the upfront cases, the exchange rate prevailing at the time of finalization of the case is considered to update the cost of imported equipment. Inspite of a specific request to update the cost of the Excavators based on the prevailing exchange rate, the KPT has not updated the cost of the Excavators on the ground that it is better to take average of the fluctuating currency rate for conversion. The cost of Excavator estimated by the KPT is, therefore, updated and considered at around ₹6.07 Crores per machine on account of considering the exchange rate of ₹69.131 per Euro prevailing at the time of analysis of this case. Thus, the estimated cost of three excavators work out to about ₹18.21 Crores.

(d). The cost of 5MT Forklift trucks, 10MT Forklift trucks and 10MT Payloaders are not supported by any documentary evidence. However, the unit cost of each type of equipment considered by the KPT is found comparable to the cost of the similar equipment considered in the cases relating to some other major ports like Visakhapatnam Port Trust (VPT) (Case no.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 fixing upfront tariff for multipurpose handling) and Paradip Port Trust (PPT) (Case no.TAMP/43/2009-PPT dated 19 January 2010 fixing upfront tariff for multipurpose cargo handling). In view of the above, the capital cost of each of the above mentioned equipment as furnished by the KPT is considered in the analysis.

(e). The KPT has furnished quotation with reference to the cost of the Excavator to be used for handling cargo at the stack yard at ₹29 lakhs. Excise duty and sales tax component have been added by KPT to the unit cost of excavator, as reflected in the Quotation. Thus, the cost of 3 excavators works out to around ₹1 crore.

(f). Though the cost of other equipment like Firefighting, Electrification and Weigh bridge are not supported by any documentary proof, the estimates are as per the Feasibility Report furnished by the KPT.

(g). The KPT has considered upfront payment as an item of capital equipment cost. The said upfront payment represents the recovery of the cost of Firefighting, Electrification and Weigh bridge from the BOT operator. For the reasons stated earlier, the amount of upfront payment receivable by the port considered as part of the Equipment cost by KPT is relied upon in the analysis.

(h). For the reasons explained earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the equipment cost considered by KPT is relied upon.

(b). Floating crane at OTB:

(i). The KPT has furnished quotation with reference to the cost of the one Floating crane at 1800000 Euros. The cost of pedestal, genset, grabs and transportation cost considered is also supported by the quotation. Custom duty after EPCG benefit has been considered in case of Floating crane. Generally, while deciding the upfront cases, the exchange rate prevailing at the time of finalization of the case is considered to update the cost of imported equipment. Inspite of a specific request to update the cost of the Floating crane based on the prevailing exchange rate, the KPT has not updated the cost of the Crane on the ground that it is better to take average of the fluctuating currency rate for conversion. The cost of Floating crane estimated by the KPT is updated and considered at around ₹17.68 Crores on account of considering the exchange rate of ₹69.131 per Euro prevailing at the time of analysis of this case.

(ii). The capital cost of Floating crane includes the cost of dumb barge and tugs. The KPT has furnished quotation with reference to the cost of the dumb barge at ₹4.77 crores and of that of tug at ₹2.61 crores. The service tax component and the vessel registration charges is also supported by the quotation.

(iii). Based on the updation of cost of the Floating crane on account of the exchange rate, as explained above, the total cost of the Floating crane is considered at ₹26.03 crores.

(iv). For the reasons explained earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the equipment cost considered by KPT is relied upon.

(c). Berthing activity:

(i). The upfront tariff guidelines requires the port to estimate the civil cost. The KPT has not furnished any rate analysis for any of the civil work proposed to be carried out for the berthing activity. As such, the items of civil cost are considered at lumpsum as given by KPT.

(ii). The KPT has estimated cost of Capital dredging alongside the jetty at ₹5.48 crores. Inspite of a specific request, the KPT has not furnished documentary evidence to support the unit rate of ₹535/- per cum. Since the rate is supported by the Feasibility Report and also since the users/ prospective bidders have not raised any objection with regard to the rate adopted for capital dredging, this Authority relies upon the capital dredging estimate of ₹5.48 crores furnished by the port.

(iii). The amount of upfront payment receivable by the port from the BOT operator towards the cost incurred by KPT for construction of south wharf and its extension is not based on the Valuation Report and is reported to be the actual cost incurred by KPT. For the reasons stated earlier, the amount of Upfront payment as estimated by the port is relied upon in the analysis.

(iv). For the reasons stated earlier, the cost of DPR preparation is to be taken as part of the 5% miscellaneous cost allowed in the capital estimates and hence, not considered separately in the analysis.

(v). As stated earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the equipment cost considered by KPT is relied upon.

(vi). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated revised capital cost, as per the norms prescribed in the guidelines.

(vii). Operating Cost:

(a). Barge handling facility:

(i). Fuel cost:

(a). The KPT has considered 4292 operating hours to determine the fuel cost for each type of equipment. KPT has stated that working of 4292 hours ($=365*24*70\%*70\%$) is being considered based on available working hours with favorable tidal conditions and has further stated that 4292 hours is justifiable considering 4000 working hours as per Upfront guidelines.

For the reasons explained in assessment of optimal capacity, the working hours is considered at 6132 hours (i.e. 365 days * 24 hours * 70%) for estimating the fuel cost for each type of equipment.

(b). The fuel consumption of 32 litres per hour per excavator, 7 litres per hour per 5MT forklift truck, 10 litres per hour per 10MT forklift truck, 12 litres per hour per 10MT payloader and 12 litres per hour per excavator at backup area and fuel cost of ₹15 per tonne for trucks and trailers is not justified by any analysis. The KPT has stated that the fuel consumption is based on the empirical observation and discussion with the manufacturers and based on actual consumption.

Fuel consumption of 5MT forklift truck, 10MT forklift truck and 10MT payloader considered by KPT is as per the norms prescribed in the upfront guidelines of 2008 and hence considered in the analysis.

With regard to other equipment, in the absence of requisite details and taking into account the position that KPT has confirmed that the fuel consumption is based on the discussion with the manufacturers and also that there is no objection from the users with regard to the fuel consumption considered by KPT, this Authority is constrained to rely upon the fuel consumption considered by KPT for the other equipment.

The unit rate of diesel considered by KPT is updated with reference to the rate of diesel prevailing at the time of finalization of the case at ₹46.25 per litre.

(ii). Power cost:

Power cost has been estimated by the port with regard to the illumination of the 12 hectares of land reportedly based on the power consumption as per the prevalent norms per hectare of 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹7 per unit.

It is relevant to mention here that the norm for power consumption of 2.4 lakhs units per annum per hectare adopted by the KPT is the power consumption norm prescribed in the guidelines for fixation of upfront tariff for liquid bulk terminal. In this regard, the KPT has stated that since the illumination requirement would have to be considered, the guidelines for liquid terminal have been referred as the purpose is the same here.

The Upfront tariff guidelines for the multipurpose berth do not prescribe norms towards consumption of power for illumination of the yard. Nevertheless, illumination of the yard is essential. The power consumption of 240000 units per hectare per annum as considered by KPT by borrowing the norms prescribed in the upfront tariff guidelines for the liquid bulk terminal is, therefore, relied upon in the analysis.

The documentary evidence furnished by KPT to support the unit cost of power at ₹7 per unit is only an interdepartmental memo. However, it is relevant to mention here that the unit cost of power at ₹7 per unit was considered while fixation of upfront tariff for the Dry Bulk Terminal off Tekra near Tuna at Port of Kandla vide Order no.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010 and hence considered in the analysis.

- (iii). Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by KPT at 1% on the civil cost and 5% on mechanical equipment and electrical equipment cost, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (iv). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by KPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (v). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method for the relevant group of assets and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation.
- (vi). The guidelines of 2008 require estimation of license fee based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Ports. The unit rate adopted by the port for estimating the license fee pertains to storage of cargo at open space (pucca plots and kutchha plots) for stay beyond 180 days and is in nature of demurrage charge.

It is relevant to mention here that while fixation of upfront tariff for the Dry Bulk Terminal off Tekra near Tuna at Port of Kandla vide Order no.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010, License fee for the land area was based on the rate of storage fees on general cargo for occupation beyond 180 days as prescribed in the existing SOR of Kandla Port, as no separate lease rental was approved for KPT estate at that point of time.

Thereafter, this Authority vide its Order dated 25 March 2011 for the first time fixed lease rentals for the lands of KPT, for three cycles commencing from July 1999, January 2004 and January 2009 respectively.

Subsequently, in the fixation of upfront tariff for mechanization of Dry Cargo Berth Nos.7 and 8 at the KPT vide Order no.TAMP/8/2011-KPT dated 29 June 2011, the lease rental prescribed for the lands of KPT vide Order dated 25 March 2011 was applied.

It is ascertained from KPT that the lease rental prescribed for the category 'land having water front and upto half mile from shore i.e. the west bank of Kandla creek' is relevant for determining the licence fee for the project at Bunder basin. The lease rental prescribed for the said area in the said Order is ₹110.40 per sq. m. per annum with effect from 1 January 2009 subject to annual escalation of 2%. The license fee in the instant case is estimated adopting the rate of ₹117.16 per sq. m. per annum by applying annual escalation of 2% to arrive at the 2012 rate. Accordingly, lease rentals are estimated for the 12000 hectares of land.

Licence fee for the water area of 1.437 hectares is considered at 50% of the above mentioned licence fee, as stipulated Clause 6.2.2.3 (k) of the Land Policy Guidelines of 2010.

(b). Floating crane at OTB:

(i). Fuel cost:

(a). The KPT has considered a fuel consumption of 154 litres per TEU. The fuel consumption is not supported by any documentary evidence. In this context, it is relevant to mention here that while recently disposing the proposal received from Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of Cargo Handling Charges for transhippers/ floating cranes vide Order no.TAMP/30/2011-MOPT dated 2 May 2012, the fuel consumption of Floating Crane was considered at 96 litres per hour during working hours and 12 litres per hour during idle hours respectively. According to MOPT, even during idle hours, the generators installed on the crane has to work round the clock for providing lighting for crew accommodation, safety light, and air conditioning, etc. In the absence of the requisite information, this Authority relies upon the fuel consumption for the floating crane as considered in the case of MOPT.

(b). In the absence of requisite details, this Authority is constrained to rely upon the fuel consumption of 100 litres per hour per tug considered by KPT in its calculations.

(ii). Repairs and maintenance cost is estimated by KPT at 5% on the cost of Floating cranes, which is in line with the norm of considering repairs and maintenance cost at 5% of the cost of equipment.

(iii). Insurance cost is estimated at 1% of the cost of Floating cranes, which is in line with the norm of considering insurance cost at 1% of the cost of equipment.

(iv). Depreciation is computed @ 10.34% on the cost of Floating cranes as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method and is in line with the norm of calculating depreciation as per the Companies Act of the cost of equipment.

(c). Berthing activity:

(i). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The operating cost estimated by KPT in the Berthing activity comprises of Insurance cost at 1% of the berth cost and depreciation @ 3.34% of the berth cost apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berthing activity.

(ii). Further, in the operating cost estimation for the berthing activity, there is an element of maintenance dredging cost estimated at 90% of the capital dredging cost. The justification furnished by the port is that heavy siltation is expected at the side of the Bunder Basin due to the location and structure of the barge of the jetty, which would lead to heavy accumulation of the material. As such, this accumulation needs to be dredged continuously to avoid draft restriction.

As stated earlier, the cost for capital dredging has been considered at the rate of ₹535/- per cubic metre. The cost of maintenance dredging at 90% of the capital dredging cost thus works out to around ₹482/- per cubic metre. In view of the justification furnished by the port and also since the Feasibility Report concurs with the said position, this Authority considers the cost of maintenance dredging as furnished by the port. It is noteworthy that while fixation of upfront tariff for the Dry Bulk Terminal off Tekra near Tuna at Port of Kandla vide Order no.TAMP/42/2009-KPT dated 17 August 2010, maintenance dredging expenditure alongside the jetty and approach channel has been estimated at ₹265/- per cubic metre.

(viii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the KPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex - I.

(a). The annual revenue requirement for the Barge handling facility at Bunder Basin is estimated at ₹3752.79 lakhs which is the sum of the operating cost and return on capital employed as against ₹3547.17 lakhs estimated by the port.

Similarly, the annual revenue requirement for the floating crane at OTB is estimated at ₹1590.96 lakhs which is the sum of the operating cost and return on capital employed as against ₹1435.26 lakhs estimated by the port.

(b). In line with the guidelines for multipurpose cargo terminal, 90% of the total revenue requirement has been apportioned towards handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charge, by KPT incase of barge handling facility as well as the floating crane at OTB.

(c). The upfront tariff caps for the barge handling facility and floating crane are determined so as to meet the estimated revenue requirement to operate the terminal at the optimal capacity at barge handling facility and with the help of floating cranes at OTB. It is relevant to mention here that the cost for the barge handling facility includes the cost of Weigh Bridge also. However, the KPT has not categorically specified as to which upfront tariff component would bear the cost of Weigh Bridge. Since the upfront tariff for each service is calculated to meet the apportioned revenue requirement from the said service, it may not be inappropriate to include the provision for rendering of the service of the Weigh Bridge in either cargo handling or miscellaneous charges. For convenience, charges for the use of Weigh Bridge is considered as part of the Miscellaneous charge.

(d). As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, the KPT has proposed concessional rates for coastal cargo in line with the Government policy, assuming the share of foreign and coastal cargo in the total optimal capacity as 90% and 10% respectively for each of the three cargo groups. The port has clarified that the share of coastal/ foreign cargo assumed by it is based on the cargo profile of the Kandla Port Trust. The share of foreign/ coastal cargo assumed by the port is relied upon in this analysis. The KPT has arrived at the handling rate for each cargo category with reference to their individual composition of foreign/ coastal cargo to meet the estimated revenue requirement. The approach followed by the KPT is in line with the approach followed for the fixation of upfront tariff for mechanization of Dry Cargo Berth Nos.7 and 8 at the KPT vide Order no. TAMP/8/2011-KPT dated 29 June 2011.

(e). In the proposed Scale of Rates, the KPT has envisaged 5 free days in respect of import cargo and 15 free days in respect of export cargo which is in line with the Guidelines. KPT has estimated that 60% of the total cargo would be cleared within the free days and the balance 40% of the total cargo handled at the barge jetty would attract storage charges. Further, out of this cargo, 50% of the cargo is estimated to be cleared within the first week and the balance 50% is expected to remain in the second week. This leads to a position that out of the total cargo estimated to attract storage charges, 100% of the said cargo would attract storage charges in the first week and only 50% would remain in the port during the second week. The calculation furnished by KPT contains some inconsistencies in this regard and, therefore, revised to reflect the above said position. The rate so arrived at works out to ₹0.88 per tonne per day during the first week and ₹1.32 per tonne per day during the second week.

(f). Based on the modified revenue requirement, the upfront tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at ₹3.99 per tonne as against ₹5.38 per tonne proposed by the Port. The miscellaneous charge is a composite charge for providing all miscellaneous services related to handling of cargo.

(g). The revenue requirement from berthing service is estimated at ₹963.89 lakhs instead of ₹972.29 lakhs estimated by the port. Accordingly, the KPT has worked out the berth hire charges for foreign going vessels and coastal vessels.

As per policy direction of the Government, concessional tariff is to be prescribed for coastal vessels not exceeding 60% of the corresponding charges for other vessels. For the said purpose, the status of a vessel as borne out by its certification is the relevant factor to decide whether a vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. In the instant case, the foreign going

vessel or coastal vessels would be handled at the OTB. At the Bunder Basin, for which the upfront berth hire charge is to be fixed, only the barges shuttling between the OTB and the Bunder Basin would be handled. Therefore, the question of prescribing berth hire charges for foreign going vessels and coastal vessels at the Bunder Basin does not arise. The working furnished by KPT to arrive at the berth hire charges is suitably modified to reflect this position. Accordingly, berth hire charge to be levied on the barges works out to ₹2.62 per GRT per hour or part thereof.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the KPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

- (ix). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, per day, free period, tonne are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the other upfront tariff cases.
- (x). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports/ private terminals and other upfront tariff cases such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, non-accrual of storage charge for the period when the operator is not in a position to effect deliver/ship the cargo when requested by user for the reasons attributable to the operator, etc. proposed by the KPT are incorporated in the upfront tariff schedule.
- (xi). The KPT has clarified that the BOT operator would be responsible for stevedoring operation at Bunder Basin and as such the proposed tariff includes the stevedoring charges at Bunder Basin similar to the arrangement prevailing at berths no.13 to 16. However, since the BOT operator would not be responsible for barge operation and stevedoring at OTB, the upfront tariff does not include the stevedoring charges at OTB.

Under the schedule of cargo handling charges for hire of floating cranes at OTB, the KPT has inserted a note to the effect that stevedoring charges shall be separately borne by the user/ vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the service provider. Stevedores are licensed by the Port Trust to render the stevedoring services at the port. The note proposed by the port is modified to reflect the position that stevedoring charges shall be paid to the licensed stevedores who will provide the relevant service at OTB floating crane.

12.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of May 2012, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2012. The note proposed by KPT in this regard is suitably modified.

12.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

12.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

12.4. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ concession agreement.

12.5. The upfront tariff approved by this Authority is with reference to the use of excavators and floating cranes to be deployed by the BOT operator. If any change in the equipping plan considered in this analysis, the upfront tariff will have to be reviewed.

12.6. The actual performance of the private operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Kandla Port Trust. If any action is to be taken against the private operator, the Kandla Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

12.7. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Kandla Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

13. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for handling dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber at the Bunaer Basin of the Kandla Port Trust which is attached as Annex - II.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/12/Exty.]

ANNEX - I

UPFRONT TARIFF CALCULATION FOR UPGRADATION OF BARGE HANDLING FACILITY AT BUNDER BASIN AT KANDLA PORT TRUST

Sr. No.	Particulars	₹ in lakhs		
		Estimates furnished by KPT in its proposal of August 2011	Revised Estimates furnished by KPT in its proposal of April 2012	Estimates modified by TAMP
I	Optimal capacity of the Barge handling facility			
	Number of excavators (4.5 cum bucket capacity)	3	3	3
	Moves per hour per Excavator	100	100	100
	Operating load factor (Cargo lifted in a single move as percentage of maximum possible volume)	0.7	0.7	0.7
	Dry bulk cargo handled in one hour by three excavators	$(4.5 \text{ cum}) * (1 \text{ Ton/cum}) * 0.7 * (100 \text{ moves/hour}) * 3 = 945 \text{ Tonnes/hour}$	$(4.5 \text{ cum}) * (1 \text{ Ton/cum}) * 0.7 * (100 \text{ moves/hour}) * 3 = 945 \text{ Tonnes/hour}$	$(4.5 \text{ cum}) * (1 \text{ Ton/cum}) * 0.7 * (100 \text{ moves/hour}) * 3 = 945 \text{ Tonnes/hour}$
	Operating hours in a day	16.8 hours i.e. 24 hours * 0.7	16.8 hours i.e. 24 hours * 0.7	24 hours
	Handling Rate of 3 excavators			
	- Handling rate/day for bulk cargo	$(945 \text{ Tonnes/hour}) * (16.8 \text{ hours}) = 15,876 \text{ Tonnes/day}$	$(945 \text{ Tonnes/hour}) * (16.8 \text{ hours}) = 15,876 \text{ Tonnes/day}$	$(945 \text{ Tonnes/hour}) * (24 \text{ hours}) = 22,920 \text{ Tonnes/day}$
	- Handling rate/day for steel and bagged cargo	$53.33\% \text{ of } 15,876 = 8,467 \text{ Tonnes/day}$	$53.33\% \text{ of } 15,876 = 8,467 \text{ Tonnes/day}$	$53.33\% \text{ of } 22,920 = 12,095 \text{ Tonnes/day}$
	- Handling rate/day for timber logs	$33.33\% \text{ of } 15,876 = 5,292 \text{ Tonnes/day}$	$33.33\% \text{ of } 15,876 = 5,292 \text{ Tonnes/day}$	$33.33\% \text{ of } 22,920 = 7,559 \text{ Tonnes/day}$
	Percentage of cargo to be handled			
	- All kinds of Bulk Cargo	71.29%	71.29%	71.29%
	- Steel and Bagged cargo	1.70%	1.70%	1.70%
	- Timber Logs	27.01%	27.01%	27.01%
	Optimal Capacity of the Barge Jetty	$365 * 0.7 * (71.29\% * 1.70\% * 27.01\%) + 5,876 + 1.70\% * 8,467 + 27.01\% * 5,292 = 32,93,759 \text{ Tonnes}$	$365 * 0.7 * (71.29\% * 1.70\% * 27.01\%) + 5,876 + 1.70\% * 8,467 + 27.01\% * 5,292 = 32,93,759 \text{ Tonnes}$	$365 * 0.7 * 71.29\% * 226 + 80 + 1.70\% * 2095 + 27.01\% * 7559 = 47,05,256 \text{ Tonnes}$
	Thus, Optimal capacity of the Barge Jetty (in Million tonnes per annum)	3.29	3.29	4.71
II	Optimal Capacity of the Floating crane at Outer Tuna Buoy			
	Number of floating cranes	1	1	1
	Max per hour volume	1300 tonnes/hour	1300 tonnes/hour	1300 tonnes/hour
	Operating Load factor	70%	70%	70%
	Dry bulk (tonnes/hour)	910 tonnes per hour	910 tonnes per hour	910 tonnes per hour

		485 tonnes per hour	485 tonnes per hour	485 tonnes per hour
Break bulk (tonnes/ hour)				
Timber logs (tonnes/ hour)		303 tonnes per hour	303 tonnes per hour	303 tonnes per hour
Operating hours in a day		16.8 hours	16.8 hours	24 hours
Cargo handling ratio				
Dry bulk		71.29%	71.29%	71.29%
Break bulk		1.70%	1.70%	1.70%
Timber logs		27.01%	27.01%	27.01%
Cargo handling rates per day (tonnes/ days)				
Dry bulk		15288 tonnes per day	15288 tonnes per day	21840 tonnes per day
Break bulk		8153 tonnes per day	8153 tonnes per day	11640 tonnes per day
Timber logs		5096 tonnes per day	5096 tonnes per day	7272 tonnes per day
Optimal Capacity of the floating cranes		365*0.7*(71.29%*1 5,288 + 1.70%*8,153 + 27.01%*5,096) = 3171768 tonnes	365*0.7*(71.29%*1 5,288 + 1.70%*8,153 + 27.01%*5,096) = 3171768 tonnes	365*0.7*(71.29%*218 40 + 1.70%*11640 + 27.01%*7272) = 45,30,471 tonnes
Optimal Capacity of the floating cranes (in Million tonnes per annum)		3.17	3.17	4.53
III Capital Cost				₹ in lakhs
A. Cargo Handling Activity at Barge Jetty				
(i) Civil Cost				
- RCC work Dismantling		0.06	0.06	0.06
- Temporary Fencing Wall		41.72	41.72	41.72
- Asphalt Paving		19.88	19.88	19.88
- Development of the backup area (Civil Works)		2564.96	2331.78	2356.49
- Ancillary Infrastructure Works		100.00	100.00	100.00
- DPR Preparation		37.50	37.50	0.00
- Upfront payment to KPT (for stacking area, SWD, roads, fencing wall replacement and water supply line)		279.87	279.87	279.87
- Miscellaneous Cost @ 5%		152.20	140.54	139.90
Total		3196.19	2951.35	2937.92
(ii) Equipment Cost				
- Excavators (4.5 cum) - 4 Nos by KPT, 3 Nos by TAMP		2108.00	2108.00	1821.64
- Fork Lift Truck (5MT) - 4 Nos		96.00	96.00	96.00
- Fork Lift Truck (10MT) - 2 Nos		73.00	73.00	73.00
- Pay Loader (10MT) - 9 Nos		328.50	328.50	328.50
- Excavators for cargo handling at backup area—3 nos		100.22	100.22	100.31
- Firefighting		28.00	28.00	28.00
- Electrification		100.00	100.00	100.00
- Weighbridge		70.00	70.00	70.00
- Upfront payment to KPT (for firefighting, electrification and existing weighbridge)		202.88	202.88	202.88
- Miscellaneous Cost @ 5%		155.33	155.33	141.02
Total		3261.93	3261.93	2961.34
Total Capital Cost for Barge Jetty (i + ii)		6458.12	6213.28	5899.26
B. Floating crane at Outer Tuna Buoy				
- Floating Crane including dumped barge, tug and other required components - 1 No.		2380.00	2380.00	2602.88
- Miscellaneous Cost @ 5%		119.00	119.00	130.14
Total		2499.00	2499.00	2733.02
C. Berth Hire Activity				
- Pile Foundation		552.70	686.92	686.92
- Super structure		228.66	325.20	325.20
- Bollards and Fenders		8.51	11.46	11.46
- Upfront payment to KPT (for south wharf and its extension)		531.56	531.56	531.56
- DPR preparation		37.50	37.50	0.00
- Capital Dredging		547.50	547.50	547.50
- Miscellaneous Cost @ 5%		95.33	107.01	105.13
Total capital cost for Berth hire Activity		2001.96	2247.15	2207.78
Total Capital Cost (A + B + C)		10959.08	10959.43	10840.06
IV Operating Cost				₹ in lakhs
A. Cargo Handling Activity at Barge Jetty				
(a) Fuel Cost				
- Excavators		253.04	253.04	272.26
- KPT - 32 ltrs/ hour/ excavator * Rs.46.06 per litre * 4292 hours pa for 4 Excavators) (TAMP - 32 ltrs/ hour/ Excavator * Rs.46.25 per litre * 6132 hours pa for 3 Excavators)				
- Fork Lift trucks (5 MT)		55.35	55.35	79.41
- KPT - 7 ltrs/ hour/ truck * Rs.46.06 per litre * 4292 hours pa for 4 trucks) (TAMP - 7 ltrs/ hour/ truck * Rs.46.25 per litre * 6132 hours * 4 Trucks)				
- Fork Lift trucks (10 MT)		39.54	39.54	56.72
- KPT - 10 ltrs/ hour/ truck * Rs 46.06 per litre * 4292 hours pa for 2 trucks) (TAMP - 10 ltrs/ hour/ truck * Rs.46.25 per litre * 6132 hours * 2 Trucks)				
- Pay Loaders (10 MT)		213.50	213.50	306.29
- KPT - 12 ltrs/ hour/ loader * Rs.46.06 per litre * 4292 hours pa for 9 pay loaders) (TAMP - 12 ltrs/ hour/ loader * Rs 46.25 per litre * 6132 hours * 9 pay loaders)				
- Excavators (for handling backup cargo)		71.17	71.17	102.10

(KPT - 12 ltrs/ hour/ excavator * Rs 46.06 per litre * 4292 hours pa for 3 excavators)			
(TAMP - 12 ltrs/ hour/ excavator * Rs 46.25 per litre * 6132 hours * 3 excavators)			
- Trucks & Trailers	494.06	494.06	705.79
(KPT - Rs 15 per tonne)			
(TAMP - Rs 15 per tonne)			
(b) Power consumption	168.00	201.60	201.60
(KPT - 12 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs 7/-per unit)			
(c) Repair & Maintenance			
- Civil Assets (1% on civil work)	31.96	29.51	29.38
- Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)	163.10	163.10	148.07
(d) Insurance (1% on Gross fixed assets)	64.58	62.13	58.99
(e) Depreciation			
- Civil Work @ 3.34%	106.75	98.58	98.13
- Mechanical Work @ 10.34%	337.28	337.28	306.20
(f) License Fee			
As per KPT			
- On 7 hectares @ Rs 1,597 per hectare per month for 12 months)	116.64	134.15	
- On 5 hectares @ Rs 1,260 per hectare per month for 12 months)	83.16	75.60	
- On Water 1.437 hectares @ Rs 0.7985 per hectare per month for 12 months)	5.45	13.77	
As per TAMP			
- On 120000 sq. mtrs @ Rs 117.16 per sq. mtr per annum			140.59
- On Water 14370 Sq. mtrs @ Rs 58.58 per sq. mtr per annum)			8.42
(g) Other Expenses (5% on gross value of assets)	322.91	310.66	294.96
Total Operating Cost for Barge Jetty	2526.49	2553.05	2808.91
B. Floating crane at Outer Tuna Buoy			
(a) Fuel Cost			
- Floating crane	304.44	304.44	286.85
(KPT - 154 ltrs/ hour/ crane * Rs 46.06 per litre * 4292 hours pa for 1 crane)			
(TAMP - (For Working hours - 96 ltrs/ hour/ crane * Rs 46.25 per litre * 6132 hours pa for 1 Crane) + (For Idle hours - 12 ltrs/ hour/ crane * Rs 46.25 per litre * 2628 hours pa for 1 Crane))			
- Tugs	197.69	197.69	283.61
(KPT - 100 ltrs/ hour/ tug * Rs 46.06 per litre * 4292 hours pa for 1 tug)			
(TAMP - 100 ltrs/ hour/ tug * Rs 46.25 per litre * 6132 hours * 1 Tug)			
(b) Repair & Maintenance on Mechanical assets (5% on equipment cost)	124.95	124.95	136.65
(c) Insurance (1% on Gross fixed assets)	24.99	24.99	27.33
(d) Depreciation (10.34% on equipment cost)	258.41	258.40	282.59
(e) Other Expenses (5% on equipment cost)	124.95	124.95	136.65
Total Operating Cost for Floating crane	1035.42	1035.42	1153.68
C. Berth hire activity			
(a) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	20.02	22.47	22.08
(b) Depreciation (3.34% of berth cost)	66.87	75.05	73.74
(c) Insurance (1% on total cost for berth hire service)	20.02	22.47	22.08
(d) Maintenance dredging (90% of the cost of capital dredging)	492.75	492.75	492.75
	599.66	612.75	610.65
V. Estimated Revenue Requirement & Apportionment			
A. Cargo Handling Activity at Barge Jetty			
(i). Revenue Requirement			
(a) Total Operating Cost	2526.49	2553.05	2808.91
(b) Return on capital Employed @ 16%	1033.30	994.12	943.88
(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	3559.79	3547.17	3752.79
(ii). Apportionment of Revenue Requirement			
(a) Cargo Handling Charges (90% of ARR)	3203.81	3192.46	3377.52
(b) Storage Charges (5% of ARR)	177.99	177.36	187.64
(c) Miscellaneous Charge (5% of ARR)	177.99	177.36	187.64
(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	3559.79	3547.17	3752.79
(iii). Upfront tariff at Barge Jetty			
(a) Cargo Handling Charge (Note 1)			
- Revenue Requirement (t in lakhs)	3203.81	3192.46	3377.52
share of Revenue requirement by each type of cargo based on cargo working days			
- Bulk cargo (45.84%)	1468.74	1463.53	1548.37
- Steel and bagged cargo (2.05%)	65.67	55.44	69.23
- Timber logs (52.11%)	1669.40	1663.49	1759.91
- Per tonne handling rate of foreign cargo (in Rs)			
- Bulk cargo	55.16	54.93	48.08
- Steel and bagged cargo	122.18	121.74	90.16
- Timber logs	195.47	194.78	144.26
- Per tonne handling rate of coastal cargo (in Rs)			
- Bulk cargo	39.09	38.96	28.85
- Steel and bagged cargo	73.21	73.04	54.09
- Timber logs	117.28	116.87	86.55

(b). Storage Charge (Note 3)			
- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	177.99	177.36	187.64
- % of Cargo to attract storage charge	40%	40%	40%
- Cargo attracting storage charges	1317492	1317492	1882102
- Approximate % Cargo to be cleared in first week	50%	50%	50%
- Storage charges for seven days	27.02	26.92	
- Storage charges for one day in first week (in Rs. Per tonne)	3.86	3.85	0.88
(c). Miscellaneous Charge			
- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	177.99	177.36	187.64
- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	3293729	3293729	4705256
- Miscellaneous Charge (₹ per tonne)	5.40	5.38	3.99
B. Floating crane at Outer Tuna Buoy			
(i). Revenue Requirement			
(a) Total Operating Cost	1035.42	1035.42	1153.68
(b) Return on capital Employed @ 16%	399.84	399.84	437.28
(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	1435.26	1435.26	1590.96
(ii). Apportionment of Revenue Requirement			
Floating crane charges (100% of ARR)	1435.26	1435.26	1590.96
(iii). Upfront tariff for Floating crane (Note 2)			
- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	1435.26	1435.26	1590.98
- % share of Revenue requirement by each type of cargo based on cargo working days			
- Bulk cargo (45.8%)	657.97	657.97	729.35
- Steel and bagged cargo (2.05%)	29.42	29.42	32.61
- Timber logs (52.1%)	747.87	747.87	829.00
- Per tonne handling rate of foreign cargo (in Rs.)			
- Bulk cargo	30.33	30.33	23.51
- Steel and bagged cargo	56.87	56.87	44.11
- Timber logs	90.98	90.98	70.61
- Per tonne handling rate of coastal cargo (in Rs.)			
- Bulk cargo	18.20	18.20	14.11
- Steel and bagged cargo	34.12	34.12	26.47
- Timber logs	54.59	54.59	42.36
C. Berthing activity			
(i). Revenue Requirement			
(a) Total Operating Cost	599.66	612.75	610.65
(b) Return on capital Employed @ 16%	320.31	359.54	353.24
(c) Total Revenue requirement from Berthing activity	919.97	972.29	963.89
(ii). Apportionment of Revenue Requirement			
Berth hire charges (100% of ARR)	919.97	972.29	963.89
(iii). Upfront berth hire			
- No. of Barges handled by excavators	4	4	4
- Average GRT of Barge	1500	1500	1500
- No. of available hours at the jetty (365 days * 24 hours * 0.7)	6132	6132	6132
- Total GRT hours (4 barges * 1500 GRT * 6132 hours)	36792000	35792000	36792000
- Berth hire charge (Rs. Per GRT hour)	2.50	2.64	2.62
- GRT Hours Foreign (90%)	33112800	33112800	NA
- GRT Hours Coastal (10%)	3679200	3679200	NA
- Berth hire per GRT per hour for foreign vessel	2.60	2.75	NA
- Berth hire per GRT per hour for coastal vessel	1.58	1.65	NA

KANDLA PORT TRUST

UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR UPGRADATION OF BARGE HANDLING FACILITIES AT BUNDER BASIN, KANDLA

1.1. Definitions

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal Vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign Vessel" means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). "Free period" shall mean the period during which cargo shall be allowed storage free of demurrage charges/ ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (iv). "Port" shall mean Kandla Port Trust.
- (v). "Per day" means per calendar day unless otherwise stated.
- (vi). "TAMP" shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Trusts Act, 1963.
- (vii). "Tonne" shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

1.2. General Terms and Conditions

- (i). Interest on delayed payments/ refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates.

Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

(iv). In case a barge idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Terminal or any other reasons attributable to Terminal, rebate equivalent to berth hire charges payable to the concessionaire accrued during the period of idling of barge shall be allowed by Terminal.

2. Berth Hire Charges:

The berth hire charge shall be payable by masters/ owners/ agents of the barge and other floating craft approaching or lying alongside the berth at the rate of ₹.2.62 per GRT per hour.

Notes:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time barge occupies the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the barge idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator,

3. Cargo Handling Charges:

3.1 Tariff for the handling cargo at Bunder Basin Barge Jetty

(Those vessels which are not using floating crane provided by the concessionaire at OTB)

The cargo handling charges for the handling of multipurpose cargo at Bunder Basin Barge Jetty at the rates specified below:

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹ per tonne	
		Foreign	Coastal
1	All types of dry bulk cargo	48.08	28.85
2	Steel	90.16	54.09
3	Timber	144.26	86.55

Note:

The cargo handling charges shall include the charge for:

- (i). unloading of the cargo from barges and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to rakes/trucks in respect of import cargo and
- (ii). unloading of the cargo from the rakes/trucks at the stackyard in respect of export cargo, storage at the stackyard upto a free period of 15 days, transfer the cargo to the loading point, loading onto the barges.

3.2 Tariff for handling cargo by floating crane at Outer Tuna Buoy

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹ per tonne	
		Foreign	Coastal
1	All types of dry bulk cargo	23.51	14.11
2	Steel	44.11	26.47
3	Timber	70.61	42.36

*Tariff for cargo handling by floating crane includes the following defined scope of work: Unloading of the cargo from the mother vessel to barge at OTB and vice versa. Stevedoring charges shall be separately borne by the user/vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the licensed stevedores.

Note:

If a self-gearied vessel uses the floating crane at OTB for unloading/ loading of cargo, then it has to pay the charges of floating crane for the cargo handled through floating crane. To make it more clear there should be masters certificate which clearly notifies that this much amount of cargo shall be handled through floating crane only at OTB.

4. Storage Charges:

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

Particulars	Rate per tonne/ day
Storage charge	1 st to 7 th day – ₹ 0.88
	8 th to 14 th day – ₹ 1.32
	15 th day onwards – ₹ 1.76

Note:

- (i). Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed.
- (ii). For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs notified holidays and the port's non- working days shall be excluded.
- (iii). Free period for imports shall be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo.
- (iv). Free period in respect of cargo discharged in lighters in stream shall commence from the date of complete landing of the cargo on the wharf from the lighters.
- (v). When import cargo is stored in transit terms and then converted into re-export, free period will be considered from the date of filing of export documents like shipping bill.
- (vi). Free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit / port area. In case of stream loading, the demurrage will cease from the day of loading of first barge. Demurrage will cease for the total cargo actually loaded through barges to the vessel in the same voyage.
- (vii). Free period for export cargo taken back for any reason shall commence from the time the export cargo is brought into the port area.
- (viii). Sundays and Holidays shall be included for the purpose of calculation of free period for hazardous cargo both for imports and exports. The demurrage charges on hazardous goods shall be levied at double the normal rates specified in above schedule.
- (ix). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's nonworking days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (x). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. Miscellaneous Charges

The miscellaneous charge at the rate of ₹3.99 per tonne is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression, environment and management, lift on-lift off charges, safety measures, weigh bridge, etc.

6. General Note to Section 2 to 5 Above

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
